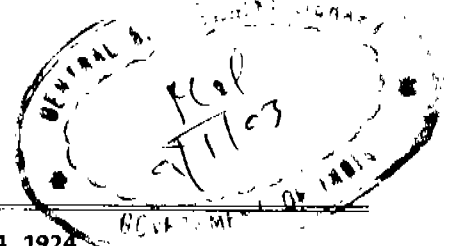




# भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण  
EXTRAORDINARY  
भाग III—खण्ड 4  
PART III—Section 4  
प्राधिकार से प्रकाशित  
PUBLISHED BY AUTHORITY



सं. 178 ]  
No. 178 ]

नई दिल्ली, बुधस्वतिवार, सितम्बर 5, 2002/भाद्र 14, 1924  
NEW DELHI, THURSDAY, SEPTEMBER 5, 2002/BHADRA 14, 1924

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण  
अधिसूचना

नई दिल्ली, 5 सितम्बर, 2002

सं. टीएमपी/3/2002-जेएनपीटी.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धाराओं 48, 49 और 50 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए, महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्वारा संलग्न आदेशानुसार जवाहरलाल नेहरू पत्तन न्यास के दरों के सामान्य संशोधन से संबंधित इसके प्रस्ताव का निपटान करता है।

अनुसूची

(मामला सं० डीएमपी/3/2002-जेएनपीटी)

जवाहरलाल नेहरू पत्तन न्यास (जेएनपीटी)

आदेश

आवेदक

(अगस्त, 2002 के 27वें दिन पारित किया गया)

यह मामला जवाहरलाल नेहरू पत्तन न्यास (जेएनपीटी) से इसके दरों के मान (एसओआर) के सामान्य संशोधन के लिए प्राप्त प्रस्ताव से संबंधित है।

2.1.

- जेएनपीटी ने अपने प्रस्ताव के समर्थन में निम्नलिखित मुद्दों का उल्लेख किया है :-
- जेएनपीटी का दरों का मान जल-भूतल परिवहन मंत्रालय के अनुमोदन से पिछली बार 19 मार्च, 1997 से संशोधित किया गया था और इस प्रकार आवधिकता के संदर्भ में टीएमपी द्वारा जारी दिशानिर्देश के अनुसार यह अतिदेय हो गया है।
  - प्रशुल्कों में संशोधन करना निम्नलिखित कारणों से भी आवश्यक हो गया है :-
    - उत्पादकता और सेवा की गुणवत्ता में सुधार लाने पर होने वाले भावी विकासात्मक व्यय को पूरा करना और कंटेनर प्रहस्तन कार्यक्रम में वर्ष 2002-03 और 2003-04 में घाटे के पूर्वानुमान को पतिसंतुलित करना।
    - उर्वरक और उर्वरक की कच्ची सामग्री जैसे शुष्क बल्क कार्गो के असरणीबद्ध किए जाने तथा खाद्यान्नों के पर्याप्त भंडार उपलब्ध होने के कारण आयातों में कमी आने से बल्क टर्मिनल के घाटे को अंशतः पूरा करना।
    - क्षेत्र को पक्का करने पर हुए व्यय को वसूल करना, जहां पर पिछले चार वर्षों से थैलों में भराई हाथों से की जा रही है।
    - नियोजित पूंजी पर अनुशंसित आय सुनिश्चित करना।

2.2. जेएनपीटी ने नए प्रभार लागू करने के लिए निम्नलिखित तर्क दिए हैं :-

- (i) मैसर्स इंडोरामा सीमेंट्स, पेन ने लगभग 30,000 मी० टन-40,000 मी० टन प्रतिमाह सीमेंट क्लिंकर वाले पोत लाने का प्रस्ताव किया है, जिसका प्रहस्तन की लागत के अनुसार जेएनपीटी या एमबीपीटी में प्रहस्तन किया जाएगा। मैसर्स इंडोरामा सीमेंट्स ने यह औचित्य बताते हुए कि सीमेंट क्लिंकर भी 100% केवल सीमेंट है, जेएनपीटी से सीमेंट क्लिंकर के लिए भी सीमेंट वाला घाटशुल्क वसूल करने का अनुरोध किया है। तथापि, सीमेंट क्लिंकर एक कच्ची सामग्री है और सीमेंट का विनिर्माण इसका चूर्ण बनाकर तथा इसमें जिप्सम जैसे संयोजी मिलाकर किया जाता है।

पीपीटी, एमओपीटी, सीएचपीटी, सीओपीटी और केपीटी सीमेंट क्लिंकर और सीमेंट के लिए समान प्रशुल्क वसूल कर रहे हैं, जबकि एमबीपीटी, केओपीटी, टीपीटी और एनएमपीटी सीमेंट की तुलना में सीमेंट क्लिंकर के लिए कम दरें वसूल कर रहे हैं।

- (ii) इस्पात कॉयल और अन्य सामान्य कार्गो के लिए प्रहस्तन प्रभार

पत्तन ने इस्पात कॉयल्स और अन्य सामान्य कार्गो के प्रहस्तन के लिए अपेक्षित ग्रेब लोडर को संशोधित कर दिया है, जिसके लिए इस समय कोई प्रहस्तन प्रभार निर्धारित नहीं किया गया है।

2.3. यह प्रस्ताव जेएनपीटी के न्यासी बोर्ड द्वारा 27 सितम्बर, 2001 को आयोजित इसकी बैठक में अनुमोदित किया गया था, जैसाकि नीचे उल्लेख किया गया है :-

- (क) निम्नलिखित के संबंध में वर्तमान प्रभारों में वृद्धि करना :-

- (i) कंटेनर के प्रहस्तन और दुलाई में 14%  
(ii) द्रव कार्गो पर घाटशुल्क में 30%  
(iii) सीमेंट पर घाटशुल्क में 40%; और  
(iv) हाथ से थैलों की भराई के लिए सेवा प्रभार को 10/-रुपए प्रति मी० टन से बढ़ाकर 30/-रुपए प्रति मी० टन करना।

- (ख) निम्नलिखित को लागू करना :-

- (i) 'क' श्रेणी के रसायनों के लिए घाटशुल्क आयातों के लिए 70/-रुपए और निर्यातों के लिए 65/-रुपए।  
(ii) सीमेंट क्लिंकर के प्रहस्तन के लिए घाटशुल्क सीमेंट के समान दरों पर आयातों के लिए 63/-रुपए और निर्यातों के लिए 56/-रुपए।  
(iii) ग्रेब अनलोडर के साथ सामान्य कार्गो के लिए प्रहस्तन प्रभार 50/-रुपए प्रति मी० टन।  
(ग) संशोधित प्रशुल्क को 1 अप्रैल, 2002 से लागू करना।

2.4. इस पृष्ठभूमि में, जेएनपीटी ने इस प्रक्रिया से प्रशुल्क में प्रस्तावित संशोधनों को अनुमोदित करने का अनुरोध किया है।

3. प्रस्ताव की प्राप्ति स्वीकारते हुए, जेएनपीटी ने अपने प्रस्तावों को दर्शाते हुए मसौदा संशोधित दरों का मान प्रस्तुत करने का अनुरोध किया गया था, जोकि जेएनपीटी द्वारा अपने दिनांक 11 फरवरी, 2002 के पत्र के साथ बाद में अंग्रेषित किया गया था।

4.1. निर्धारित प्रक्रिया के अनुसार, प्रस्ताव की एक प्रति विभिन्न पत्तन प्रयोक्ताओं/पत्तन प्रयोक्ताओं के प्रतिनिधि निकायों और न्हावा शेवा इंटरनेशनल कंटेनर टर्मिनल लिमिटेड को टिप्पणियों के लिए भेजी गई थी। प्राप्त टिप्पणियों का सारांश नीचे दिया गया है :-

अखिल भारतीय द्रव बल्क आयातक और निर्यातक संघ (एआईएलबीआईईए)

यह संघ प्रस्ताव से सहमत नहीं है और निम्नलिखित कारणों से इसे अस्वीकार करने का अनुरोध करता है :-

- (i) देश में सभी महापत्तनों में वर्ष 1999-2000 में कुल 173.3 मिलियन टन कार्गो यातायात में से द्रव बल्क का हिस्सा 129.3 मिलियन टन था। यद्यपि, द्रव बल्क कार्गो यातायात 1993-94 के 81.3 मिलियन टन से बढ़कर 1999-2000 में 129.3 मिलियन टन हो गया है, परंतु मुम्बई में अधिक पत्तन प्रभारों के कारण यह मुम्बई में संबंधित वर्षों में 26.1 मिलियन टन से घटकर 14.4 मिलियन टन रह गया है।

- (ii) मुम्बई में यातायात में गिरावट के तदनुरूपी अन्य पत्तनों जैसे कंडला, विजाग, कोच्चि और हल्दिया में यातायात में वृद्धि हुई है, जहां पर प्रभार कम हैं ।
- (iii) सीमित सुविधाओं और आधारभूत ढांचों के बावजूद जेएनपीटी को द्रव बल्क प्रयाणों के माध्यम से तर्कसंगत सतत आय होती रही है और पत्तन देयताओं/प्रभारों में कोई भी वृद्धि करना पत्तन की प्रगति में बाधक होगी।

#### जेएनपीटी लिक्विड केमिकल बर्थ यूजर्स एसोसिएशन (जेएनपीटी एलसीबीयूए)

- (i) द्रव कार्गो पर मौजूदा घाटशुल्क एमबीपीटी में कार्गो की समान मदों की अपेक्षा पहले ही अधिक है । प्रस्तावित 30% की वृद्धि जेएनपीटी में द्रव कार्गो की उतराई लागत में काफी वृद्धि करते हुए घाटशुल्क प्रभार अधिक कर देगी । इससे द्रव कार्गो यातायात का कुछ हद तक एमबीपीटी अथवा अन्य पत्तनों में विपथन हो सकता है ।
- (ii) जेएनपीटी के माध्यम से थोक कार्गो का आयात/निर्यात सुविधाजनक बनाने के लिए पाइपिंग, भंडारण आदि में प्रयोक्ताओं द्वारा किए गए अत्यधिक निवेश का कम उपयोग होगा, जिससे प्रयोक्ताओं तथा साथ ही जेएनपीटी को राजस्व की हानि होगी ।
- (iii) जेएनपीटी में द्रव थोक कार्गो का प्रहस्तन करने में वर्तमान प्रतिबंध और अर्थव्यवस्था में समग्र मंदी का परिणाम पूर्वानुमानित की अपेक्षा काफी कम कारोबार हुआ है । इसके अतिरिक्त, द्रव थोक यातायात की वृद्धि के लिए हानिकारक कदमों से प्रयोक्ताओं और जेएनपीटी के समग्र राजस्व पर प्रभाव पड़ेगा ।  
जेएनपीटी ने जेट्टी में आवश्यक सुविधाएं प्रदान करने के बाद विशेष सेवा प्रभार अधिरोपित किया था, जिसका भुगतान प्रयोक्ता पहले से कर रहे हैं ।
- (iv) जेएनपीटी और एमबीपीटी के बीच द्रव कार्गो की घाटशुल्क दरों में समानता को उद्योग/व्यापार तथा साथ ही पत्तन के हित में प्रतिधारित करना आवश्यक है ।

#### लार्सन एण्ड टूब्रो लिमिटेड (एलएण्डटी)

सीमेंट पर घाटशुल्क में 40% की प्रस्तावित वृद्धि का निम्नलिखित कारणों से जोरदार विरोध किया जाता है :-

- (i) पड़ोसी लघु पत्तन (जेएनपीटी से एक नॉटिकल मील से कम दूरी पर) प्रति मीटर केवल 15/-रुपए की दर से घाटशुल्क प्रभारित कर रहे हैं, जो हमें अपने प्रतियोगियों की अपेक्षा कम प्रतिस्पर्धी बनाता है ।
- (ii) महाराष्ट्र सरकार द्वारा हाल ही में प्रदान की गई राहत समुद्री मार्ग की अपेक्षा सीमेंट की सड़क द्वारा ढुलाई को और अधिक सस्ता बनाएगी, क्योंकि प्रस्तावित वृद्धि जेएनपीटी के संभार-तंत्र को पूर्णतः अव्यहारीय बना देगी।  
सीमेंट उद्योग इस समय अत्यधिक घाटा उठा रहा है और इसलिए प्रभारों में वृद्धि की बजाय मात्रा छूट के रूप में रियायत की प्रत्याशा है ।
- (iii) सीधी सुपुर्दगी के लिए जेएनपीटी के बर्थ के योग्य होने के लिए विशेष रूप से डिजाइन किए गए 3 थोक सीमेंट वाहकों को चार्टर पर लेने में भारी निवेश जेएनपीटी से किसी वित्तीय सहायता के बिना किया गया है। जेएनपीटी जहाज को घाट पर खड़ा करने के अतिरिक्त कोई सेवा प्रदान नहीं करता और आश्चर्य कार्गो तथा पत्तन को काफी राजस्व प्राप्ति सहित, प्रस्तावित वृद्धि अनुचित है ।
- (iv) महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण की दिनांक 13 जून, 2000 की अधिसूचना में जेएनपीटी को अगर प्रहस्तन किया गया कार्गो 3 लाख एमटी/वर्ष से अधिक हो जाता है तो मात्रा छूट देने की अंतर्राष्ट्रीय पद्धति मानने का सुझाव दिया गया था ।

- वर्ष 1999-2000, 2000-2001 और 2001-02 के दौरान जेएनपीटी में प्रहस्तन किया गया सीमेंट क्रमशः 4.63 लाख टन, 5.29 लाख टन और 5.89 लाख टन रहा है ।
- (v) 11 महापत्तनों में से 7 पत्तन कोलकाता और पारादीप, जहां कम अथवा सीमेंट का कोई प्रहस्तन नहीं किया जाता, को छोड़कर सीमेंट पर 35/-रुपए पीएमटी से कम घाट-शुल्क लगाते हैं ।
- (vi) जेएनपीटी में प्रचालन के प्रारंभ होने से पिछले तीन वर्षों का रिकार्ड इंगित करता है कि हमारे पोतों ने बर्थ पर खड़ा होने के लिए 63 दिनों के लिए प्रतीक्षा की है और पायलिटिज आदि के कारण 3 दिनों का विलंब हुआ है, जबकि इसकी तुलना में एलएण्डटी के पोतों द्वारा जेएनपीटी के घाट पर खड़ा होने के थोक कब्जों का आंकड़ा 37% अर्थात् लगभग महीने में लगभग 11 दिन था और एलएण्डटी, जेएनपीटी में सीमेंट कार्गो के लिए एकमात्र नियमित ग्राहक है ।
- (vii) चूंकि, घाटशुल्क में प्रस्तावित वृद्धि से अत्यधिक वित्तीय घाटा होगा, इसलिए कार्गो की प्रकृति पर विधिवत विचार किया जाएगा और घाटशुल्क केवल 40/-रुपए प्रति मी0 टन तक सीमित किया जाए ।

#### जिंदल आयरन एण्ड स्टील कंपनी लिमिटेड (जेआईएससीओ)

- (i) प्रशुल्क में प्रस्तावित वृद्धि वर्तमान विश्वव्यापी मंदी और आर्थिक धीमेपन के कारण अनुमोदित नहीं की जानी चाहिए ।
- (ii) कंटेनर प्रहस्तन प्रभार बहुत अधिक है और बढ़ाने की बजाय उसे कम किया जाना चाहिए । जेएनपीटी में इस्पात कार्गो पर मौजूदा घाटशुल्क बहुत अधिक है और उसे निर्यात प्रतिस्पर्धी बनाने के लिए एमबीपीटी में प्रभारों के अनुरूप संशोधित करना आवश्यक है ।

#### रिलांस इंडस्ट्रियल इन्फ्रास्ट्रक्चर लिमिटेड (आरआईआईएल)

- (i) उन्होंने जेएनपीटी लिमिटेड केमिकल बर्थ यूजर्स एसोसिएशन द्वारा द्रव कार्गो के घाटशुल्क में प्रस्तावित 30% की वृद्धि, जो अनुचित और उनके कारोबार के विकास के लिए हानिकारक है, के बारे में अग्रेषित टिप्पणियों का समर्थन किया है ।
- (ii) नेपथा पर मौजूदा घाटशुल्क एमबीपीटी पर लगाए गए घाटशुल्क की अपेक्षा पहले से ही अधिक है और आगे कोई वृद्धि पूर्णतः अनुचित है ।
- (iii) जेएनपीटी और एमबीपीटी के बीच द्रव कार्गो पर घाटशुल्क दरों में समानता को उद्योग/व्यापार और पत्तन के हित में बनाए रखा जाना चाहिए ।

#### श्रेयास शिपिंग लिमिटेड (एसएसएल)

- (i) प्रशुल्क वृद्धि प्रदान की गई सेवा के प्रत्यक्षतः समानुपातिक होनी चाहिए और सरकार द्वारा निर्धारित लगाई गई पूंजी पर 19.5% की गारंटीशुदा आय, जिसका वर्तमान आर्थिक परिदृश्य समर्थन नहीं करता, से संबद्ध नहीं होनी चाहिए ।
- (ii) इस मंदी की अवधि में प्रशुल्क वृद्धि मांगने की बजाय अधिशेष कर्मचारियों के पुनर्नियोजन जैसे लागत में बचत वाले उपायों के साथ-साथ उत्पादकता और कार्यकुशलता में सुधार का राजस्व वृद्धि पर ध्यान केन्द्रित होना चाहिए, क्योंकि अधिकांश मौजूदा कारोबार का एनएसआईसीटी को विपथन हो चुका है ।
- (iii) प्रशुल्क वृद्धि वर्धित मात्रा की गारंटी नहीं देगी, परंतु भारत के पश्चिमी तट पर अधिक सस्ते पत्तनों की ओर कारोबार मोड़ने का महत्वपूर्ण कारण होगी ।

- (iv) कंटेनर प्रहस्तन प्रभारों में वृद्धि के प्रस्ताव से थोक टर्मिनलों की हानियां वसूल करना परस्पर आर्थिक सहायता अस्वीकार करने के महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण के दिशानिर्देशों के अनुरूप नहीं है ।
- (v) पुराने उपस्करों के कारण अधिक डाऊन टाइम होता है और इसलिए कम उत्पादकता होती है, अतः प्रशुल्क में वृद्धि करने का यह उपयुक्त समय नहीं है- । प्रशुल्क में सभी कमियों को दूर करने और विश्व में अन्य पत्तनों के साथ प्रतिस्पर्धा करने का संदेश देते हुए ईडीआई में सुधार करने के बाद वृद्धि की जानी चाहिए ।
- (vi) प्रशुल्क में प्रस्तावित वृद्धि जेएनपीटी के यानान्तरण के लिए एक केंद्रीय पत्तन बनाने के प्रयास के लिए हानिकारक होगी और जेएनपीटी में अभी तक जितना भी यानान्तरण जुड़ा है, वह विदेशी पत्तनों को दापस चला जाएगा । जेएनपीटी में यानान्तरण लागत अन्य पड़ोसी विदेशी यानान्तरण पत्तनों की अपेक्षा पहले से अधिक है और अगर मौजूदा प्रशुल्क में वृद्धि की जाती है तो यह अन्तः टर्मिनल अंतरण लागत से और महंगी हो जाएगी ।
- (vii) निजी याडों द्वारा प्राप्त उत्पादकता स्तर को किसी वृद्धि का प्रस्ताव करने के पूर्व जेएनपीटी द्वारा भी प्राप्त किया जाना चाहिए । परिसंघ प्रचालकों द्वारा प्रयुक्त जेएनपीटी में निजी याडें उनकी अक्षमता के कारण कुल कार्यशील लागत में वृद्धि करते हैं और प्रशुल्क में कोई वृद्धि लागत में और बढ़ोतरी करेगी, जो उचित नहीं है ।
- (viii) एनएसआईसीटी में सकल ग्रेन उत्पादकता/सकल बर्थ उत्पादकता अधिक है । पोत स्वामी इसकी अक्षमता के कारण जेएनपीटी में अपने पोतों के लिए अधिक बर्थ किराया और स्थायी लागत का व्यय कर रहे हैं ।
- (ix) हमारे द्वारा प्रारंभ किया गया घरेलू कंटेनर आवागमन प्रारंभिक चरण पर है और यह प्रारंभ होने के पूर्व समाप्त हो जाएगा । टर्मिनल दरों को बढ़ाने की बजाए कम दरें प्रदान करके आवागमन की सहायता करेगा ।

#### शाही शिपिंग लिमिटेड (एसएसएल)

- (i) पड़ोसी विदेशी पत्तनों की तुलना में जेएनपीटी और एनएसआईसीटी में मौजूदा प्रशुल्क अधिक है । 22000 जीआरटी के मेनलाइन पोत द्वारा देय प्रभार जेएनपीटी/एनएसआईसीटी में आने पर लगभग 20,500 डालर है, जबकि कोलम्बो और सिंगापुर में यह क्रमशः लगभग 4600 और 7300 डालर है । इसी प्रकार, 12,000 जीआरटी के फीडर पोत पर कोलम्बो और सिंगापुर में क्रमशः 2800 डालर और 4700 डालर की तुलना में जेएनपीटी/एनएसआईसीटी में 11300 डालर का पत्तन प्रभार पड़ता है ।
- (ii) जेएनपीटी और एनएसआईसीटी में कंटेनर यातायात 30% की औसत दर पर बढ़ रहा है और सभी प्रभारों (टीएचसी सहित) को इस प्रकार संशोधित किया जाना चाहिए कि अधिक यातायात आकर्षित हो सके ।

#### इंडियन केमिकल मैनुफैक्चरर्स एसोसिएशन (आईसीएमए)

- (i) हम कंटेनर प्रहस्तन और द्रव कार्गो पर घाटशुल्क में वृद्धि का विरोध करते हैं, क्योंकि यह रसायन और पेट्रोसायन उद्योग, जो मंदी के घरण से गुजर रहा है, को प्रत्यक्षतः प्रभावित करेगी ।
- (ii) हमारे उद्योग को प्रतिस्पर्धी अवसर देने के लिए अन्य औद्योगिकीकृत एशियाई राष्ट्रों के समान होने के लिए सुधार, युक्तिकरण और पत्तन प्रचालनों की लागतों (जो पहले से बहुत अधिक हैं) में कटौती करने की अत्यावश्यकता है ।
- (iii) जेएनपीटी की अपेक्षा एनएसआईसीटी में उच्च यातायात वृद्धि के साथ प्रभार्य उच्च प्रशुल्क इंगित करता है कि जेएनपीटी को सक्षम और लागत प्रभावी कंटेनर प्रचालनों द्वारा उत्पादकता सुधारने पर उन्हें एनएसआईसीटी से अधिक अथवा कम तुलनीय बनाने के लिए बल देना चाहिए । कंटेनर प्रहस्तन प्रभारों में 14% की वृद्धि बहुत अधिक है और इससे जेएनपीटी से कंटेनर कार्गो यातायात का विपथन होगा ।

- (iv) बहुददेशीय बर्थ में, इस कारण से कि हाल तक जेएनपीटी के पास द्रव कार्गो के प्रहस्तन के लिए समर्पित जेट्टी नहीं थी, प्रहस्तन किए गए द्रव कार्गो के घाटशुल्क में वृद्धि का प्रस्ताव में कोई औचित्य नहीं है ।
- (v) हाथ से थैले भरने के लिए सेवा प्रभार 10/-रुपए से 30/-रुपए प्रति मी0ट0 बढ़ाने के प्रस्ताव का भी विरोध किया जाता है । थैले भरने का कार्य प्रचालनात्मक लागत कम करने के लिए यंत्रचालित किया जाएगा और पूंजी लागत परिशोधित की जा सकती है ।

#### कंटेनर शिपिंग लाइन्स एसोसिएशन (सीएसएलए)

- (i) प्रस्ताव आंतरिक लागत कम करने, उत्पादकता सुधारने आदि के किसी पर्याप्त प्रयास का हवाला नहीं देता, परंतु महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण के दिशानिर्देशों के अनुसार गारंटीशुदा आरओसीई प्राप्त करने, पिछली वृद्धि की आवश्यकता और एनएसआईसीटी द्वारा उच्च प्रशुल्क प्रभारित करने के बारे में भूमिका पर आधारित है ।
- (ii) प्रस्ताव में लागत घटाने के कोई उपाय इंगित नहीं किए गए हैं और मूल्य निर्धारण का मूल दर्शन पत्तन न्यास के राजस्व में कमी को पूरा करने के लिए प्रयोक्ताओं को उच्च प्रशुल्क द्वारा दबाव डालकर लागत वृद्धि का कार्य प्रतीत होता है । यह नीति लेन-देन को लागत घटाकर भारतीय निर्यातकों की प्रतिस्पर्धात्मकता सुधारने के समग्र उद्देश्य का पर्याप्त रूप से समर्थन नहीं करती ।

- (iii) प्रस्ताव द्वारा जेएनपीटी की प्रयुक्त क्षमता में वर्ष 1999-2000 में 90% से 78% और वर्ष 2000-2001 में 71% की गिरावट पर विचार करना प्रतीत नहीं होता । तथापि, कंटेनर प्रहस्तन के लिए इसका पूर्वानुमान क्रमशः वर्ष 2001-2002 में 82% और वर्ष 2002-2003 तथा 2003-2004 में 80% लगाया गया है ।

यद्यपि, हर समय उपलब्ध क्षमता का पूर्ण उपयोग करते रखना अरांभव है, फिर भी व्यापार जगत से गारंटीशुदा आरओसीई के माध्यम से अप्रयुक्त क्षमता के लिए भुगतान करने की प्रत्याशा नहीं की जाएगी, क्योंकि यह प्रणाली टर्मिनल प्रचालक पर सक्षम होने अथवा उस क्षमता, जिसका प्रयोग नहीं किया जा सकता, में अव्यावहारिक अथवा अनावश्यक निवेश रोकने का कोई दायित्व नहीं सौंपती । इसलिए, आम क्षमता उपयोग से संबद्ध होनी चाहिए, अन्यथा कम उपयोग वर्धित प्रशुल्क द्वारा व्यापार जगत को दंडित करेगा ।

- (iv) पूंजी के किसी स्तर पर गारंटीशुदा आय विशेषकर उस समय गलत है, जब उस आय के लिए प्रदान की जाने वाली सेवाओं के मानक के संबंध में कोई सांविधिक दायित्व नहीं है ।

विद्यमान 11.5% के पीएलआर के दृष्टिगत 19.5% के आरओसीई का निर्धारण बुनियादी रूप से गलत है । यद्यपि तुलनीय नहीं है, इंजीनियरी, नौवहन, दूरसंचार, पारेषण लाइन, पेट्रोरसायन आदि, जो 7.05 से 16.53 के बीच होते हैं, के मामले में 19.5% के आरओसीई और निवल मूल्य पर आय के बीच अंतर बहुत स्पष्ट है ।

- (v) प्रशुल्क की किसी वृद्धि के पूर्व जेएनपीटी द्वारा अर्जित आय साधारणतया उद्योग में आय की विद्यमान दरों की अपेक्षा पहले से अधिक है और इसलिए प्रशुल्क वृद्धि का कोई मामला अवैध है ।

लागत वृद्धि के बावजूद पिछली बार जेएनपीटी में कोई प्रशुल्क वृद्धि नहीं दी गई थी और कंटेनर कारोबार ने वास्तव में वर्ष 1999-2000 के दौरान लगाई गई पूंजी पर 28.46% आय अर्जित की थी ।

- (vi) लागत नियंत्रण की आवश्यकता कंटेनर प्रचालन के वित्तीय विवरणों से स्पष्ट है, जो प्रहस्तन किए गए टीईयू में कमी अथवा कम वृद्धि और प्रति टीईयू व्यय में स्थिर वृद्धि इंगित करती है ।

- (vii) बफर यार्ड/सीएफएस प्रचालनों से अर्जित आय शामिल की गई प्रतीत नहीं होती और इसलिए उस सीमा तक आय का कम वर्णन किया गया है ।

- (viii) यह भय है कि जेएनपीटी कंटेनर टर्मिनल के लिए प्रशुल्क बढ़ाकर थोक (बल्क) टर्मिनल की हानियां वसूल करने का प्रयास कर रहा हो । कार्यकलापों के बीच परस्पर आर्थिक सहायता की अनुमति नहीं दी जा सकती, क्योंकि प्रत्येक प्रचालन को वित्तीय रूप से स्वतंत्र होना होगा ।

- (ix) जेएनपीटी को अभी भी वांछित उत्पादकता स्तर प्राप्त करना है और जो भी स्तर अब प्राप्त किया गया है (जो अभी भी समीपस्थ टर्मिनल से कम है) वे निजी यादों की सहायता से ही प्राप्त किए जाते हैं। प्राइवेट याद चलाने और अब वृद्धि, दोनों के लिए भुगतान करना लाइनों के लिए अनुचित है।
- (x) जेएनपीटी की अन्य टर्मिनलों की तुलना में उत्पादकता और लागत सांख्यिकी जेएनपीटी में कम उत्पादकता और उच्चतर लागत इंगित करती है।

(क) उत्पादकता (प्रति घंटे आवागमन)

	जेएनपीटी	एनएसआईसीटी	पीएसए सिकाल
सकल बर्थ उत्पादकता	30.80	55.20	40.00
सकल क्रेन उत्पादकता	16.90	24.02	24.00

(ख) लागत

	जेएनपीटी	पीएसए सिकाल	सीएचपीटी	पिपावा
प्रति 20'	3000 रुपए	25.34 अमरीकी डालर+656 रुपए	2208 रुपए	1680 रुपए
प्रति 40'	4500 रुपए	34.45 अमरीकी डालर+987 रुपए	3072 रुपए	2592 रुपए

- (xi) एनएसआईसीटी का संतृप्ति बिंदु तक पहुंचने का अनुमान भ्रांतिपूर्ण है, क्योंकि एनएसआईसीटी निश्चित रूप से अपनी क्षमता का विस्तार करेगा।
- (xii) परिसंपत्तियों के निवल ब्लॉक में कुछ वृद्धि (विशेषकर प्रशासन परिसंपत्तियां और मालसूची) स्पष्टाचारी है। विभिन्न कार्यकलापों के बीच भूमि और टाऊनशिप की लागत के आबंटन का आधार स्पष्ट किया जाना होगा।
- (xiii) चूंकि, वर्ष 2001-2002 में परिसंपत्तियों में वृद्धि पर कोई मूल्यहास परिकलित नहीं किया गया है, इसलिए यह समझा जाता है कि अधिग्रहित आरएमक्यूसी प्रतिस्थापन होगा, जिसके मामले में 7 करोड़ रुपए के निवल परिसंपत्ति मूल्य को लगाई गई पूंजी से घटाना होगा, जिसे किया गया प्रतीत नहीं होता।
- (xiv) किसी वृद्धि के बिना पत्तन वर्ष 2003-2004 में 15.55% की आय करता है, जिसकी तुलना वाणिज्यिक उद्यमों से भली-भांति की जा सकती है।
- (xv) प्रस्ताव इस तथ्य का ध्यान नहीं रखता कि जेएनपीटी थोक टर्मिनल को निजीकृत करने की योजना रखता है। अगर जेएनपीटी के लाभ और हानि लेखों से यह हानि हटा दी जाती है तो पत्तन समग्र रूप से यहां तक कि प्राप्त होने वाली रॉयल्टी पर विचार करने के पूर्व अच्छा लाभ दर्शाएगा।
- (xvi) समग्र आय में समुद्री कार्यकलाप में पूंजी पर पर्याप्त आय और थोक टर्मिनल पर पर्याप्त हानि शामिल है। प्रशुल्क में किसी वृद्धि की अनुमति देने के पूर्व वास्तविक आय और गारंटीशुदा आय के बीच कमी इस प्रस्ताव के औचित्य का केंद्र बिंदु प्रतीत होती है, प्रथम दृष्टया जेएनपीटी में कार्यकलापों के बीच पर्याप्त परस्पर आर्थिक सहायता प्रतीत होती है।

- (xvii) समुद्री विभाग पूंजी पर वर्ष 2002-2003 में 75.4% और वर्ष 2003-2004 में 67.63% की बहुत सम्मानजनक आय प्रदर्शित करता है। अगर परस्पर आर्थिक सहायता की अनुमति नहीं दी जाती है, तो इस कार्यकलाप पर आय में पर्याप्त कमी हो जाएगी।

**बम्बई कस्टम हाऊस एजेंट्स एसोसिएशन (बीसीएचएए)**

- (i) जेएनपीटी क्रमशः निर्यात/आयात वाले कंटेनरों के पुनः लदान/उतराई का प्रचालन करता है, जिसकी लागत अधिकांशतः समुद्री माल भाड़े में शामिल की जाती है और उसकी वसूली लाइन्स द्वारा पोतवणिकों से की जाती है। इस समय, लाइन्स टर्मिनल प्रहस्तन प्रभार (टीएचसी) के बहाने से लदान/उतराई के लिए भारी राशि एकत्र कर रहे हैं। इस प्रकार प्रभार दो बार वसूल किए जाते हैं। जेएनपीटी को संदर्भित वृद्धि पर विचार करने के पूर्व व्यय किए गए प्रभारों और लाइन्स द्वारा टर्मिनल प्रहस्तन प्रभार के रूप में प्राप्त राशि की जांच करनी चाहिए और रिपोर्ट संदर्भ के लिए महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण तथा अन्य पत्तन प्रयोक्ताओं को अग्रेषित की जानी चाहिए।
- (ii) पेट्रोल, तेल और स्नेहक उत्पादों की बिक्री पर नियंत्रण हटाने के लिए भारत सरकार द्वारा कार्रवाई प्रारंभ करने से घटे हुए मूल्य पर अंत उत्पाद की बिक्री सुनिश्चित करने में बाजार की शक्तियाँ सक्रिय भूमिका अदा करेगी। इसलिए, द्रव कार्गो पर घाटशुल्क में 30% की प्रस्तावित वृद्धि पर आपत्ति नहीं की जाती है।
- (iii) यद्यपि, लागत का बोझ आयातकों/निर्यातकों पर डाल दिया जाता है, लाइन्स द्वारा उठाए गए लाभ की हिस्सेदारी पोतवणिकों के साथ नहीं की जाती।
- (iv) सीमेंट के घाटशुल्क प्रभारों में 40% की प्रस्तावित वृद्धि के संबंध में यह सूचित किया जाता है कि सीमेंट का लदान पोत से सीधे ट्रकों और टैंकरों में किया जाता है और उन्हें घाट पर अथवा पत्तन के भीतर नहीं रखा जाता। इसे देखते हुए, जेएनपीटी द्वारा सीमेंट के घाटशुल्क में मांगी गई वृद्धि उचित प्रतीत नहीं होती। घाटशुल्क वास्तव में कम करके और प्रतिस्पर्धी बनाया जाना चाहिए।
- (v) हाथ से धैले भरने के लिए सेवा प्रभार में 10/-रुपए प्रति मी०ट० से 30/-रुपए प्रति मी०ट० की वृद्धि स्वीकार्य है।
- (vi) ली जाने वाली अतिरिक्त सावधानी के दृष्टिगत, श्रेणी 'क' रसायनों के लिए प्रस्तावित घाटशुल्क स्वीकार्य है।

**इंडियन ऑयल कारपोरेशन लिमिटेड (आईओसीएल)**

- (i) पेट्रोल तेल, स्नेहक उत्पादों पर घाटशुल्क प्रभारों में प्रस्तावित वृद्धि उचित नहीं है और दर वहीं रहनी चाहिए। कच्चे और पेट्रोल तेल, स्नेहक उत्पादों पर घाटशुल्क में लगभग 30% द्वारा वृद्धि करने का कारण समझने योग्य नहीं है, क्योंकि तेल उद्योग (और जेएनपीटी नहीं) ने द्रव कार्गो टर्मिनल के निर्माण और पाइपिंग, पूंजी तलकषण, जल अग्र प्रभार आदि सहित अन्य सहायक सुविधाएं जो अब प्रचालनात्मक हैं, स्थापित करने में वृहत् पूंजी व्यय किया है।
- (ii) भारत पेट्रोलियम कारपोरेशन लिमिटेड ने प्रहस्तन की गई मात्रा पर निर्भर करते हुए गारंटीशुदा न्यूनतम रॉयल्टी के भुगतान के लिए जेएनपीटी के साथ एक करार पर हस्ताक्षर किया है। घाटशुल्क में कोई भी वृद्धि संभावित प्रयोक्ताओं को सृजित सुविधाओं का प्रयोग करने से रोकेंगी और तेल उद्योग करार के अनुसार लक्ष्यों को पूरा करने में समस्या का सामना करेगा।
- (iii) नेफ्था पर लागू किया जाने वाला प्रस्तावित घाटशुल्क अन्य पेट्रोल, तेल स्नेहक उत्पादों के समान होना चाहिए।



शिपिंग कारपोरेशन ऑफ इंडिया (एससीआई)

- (i) अगर पड़ोसी पत्तनों से तुलना की जाए तो पोत-संबद्ध लागतों के संबंध में भारतीय पोत बहुत महंगे हैं। प्रशुल्क में वृद्धि उन्हें केवल और महंगा बनाएगी। जीआरटी 21963 के पोत के लिए जेएनपीटी/एनएसआईसीटी, केपीटी, एमबीपीटी, सिंगापुर, दुबई और कोलम्बो में प्रभारित प्रशुल्क क्रमशः 22,000, 13,600, 16,500, 9300, 3000 और 5800 अमरीकी डालर है।
- (ii) जेएनपीटी ने काफी सुधार किया है और आज यह एनएसआईसीटी के समरूप हो गया है। अगर एनएसआईसीटी को कंटेनर प्रहस्तन प्रभारों में 16% की वृद्धि दी जा सकती है तो जेएनपीटी के लिए भी वृद्धि में उसका हिस्सा प्राप्त करना उचित है।

फेडरेशन ऑफ इंडियन एक्सपोर्ट आर्गेनाइजेशन (एफआईओ)

- (i) प्रशुल्क में वृद्धि सामान्य मंदी की प्रवृत्ति, बजट में कटौत में कमी की घोषणा आदि के दृष्टिगत और इस कारण से भी कि वृद्धि प्राथमिक तौर पर व्यापार जगत को हानि पहुंचाकर पत्तन का लाभदायकता स्तर सुधारने के लिए प्रतीत होता है, व्यापार और उद्योग जगत के विकास के लिए हानिकारक होगी।
- (ii) जेएनपीटी में उत्पादकता/क्षमता सुधारने की आवश्यकता है, क्योंकि एनएसआईसीटी वह प्रशुल्क प्रभारित कर रहा है, जो जेएनपीटी में विद्यमान की अपेक्षा 16% अधिक है और फिर भी अधिक कारोबार आकर्षित कर रहा है।
- (iii) द्रव घाटशुल्क कार्यकलाप में लागतों को संशोधित करने के लिए सभी तीन विकल्पों अर्थात् 25%, 30% और 35% में पत्तन केवल द्रव कार्गो के माध्यम से ही प्रति वर्ष 3 से 4 करोड़ रुपये की अतिरिक्त आय उत्पन्न कर रहा है। वर्तमान मंदी के परिदृश्य में जब निर्यात अधोमुखी प्रवृत्ति का सामना कर रहे हैं, 25% की वृद्धि बहुत अधिक है और उसे काफी कम करने की आवश्यकता है।
- (iv) सीमेंट पर घाटशुल्क में प्रस्तावित वृद्धि को कार्यान्वित नहीं किया जा सकता, क्योंकि यह व्यापार के हित के विरुद्ध कार्य करेगा।
- (v) हाथ से धौले भरने के कार्य के लिए सेवा प्रभार में वृद्धि नहीं की जानी चाहिए और उसे वर्तमान में जैसा है, 10/-रुपए प्रति मीट्रिक टन पर रखा जाए।
- (vi) श्रेणी 'क' रसायनों के आयात पर घाटशुल्क में वृद्धि इस समय कार्यान्वित नहीं की जानी चाहिए, क्योंकि सामान्य मंदी के साथ यह निर्यातकों की लेन-देन लागत में और वृद्धि करेगी और उन्हें अंतर्राष्ट्रीय बाजार में अप्रतिस्पर्धी बना देगी।
- (vii) इसी प्रकार, सीमेंट कंकड़ी, सामान्य कार्गो आदि पर घाटशुल्क में कोई वृद्धि इस समय कार्यान्वित नहीं की जाए।

न्हावा शेवा इंटरनेशनल कंटेनर टर्मिनल लिमिटेड (एनएसआईसीटी)

- (i) जेएनपीटी में प्रशुल्क का संशोधन 4 वर्ष पूर्व किया गया था और मौजूदा प्रशुल्क में वृद्धि की स्वीकृति देना वैध है। यहां तक कि इस वृद्धि के बाद भी जेएनपीटी के प्रशुल्क तुलनात्मक रूप में क्षेत्रीय और अंतर्राष्ट्रीय टर्मिनलों से बहुत कम होंगे।
- (ii) 14% की समेकित वृद्धि के बाद जेएनपीटी का वर्ष 2002-2003 में 18.5% का आरओसीई होगा, जो महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण की 19.5% की सिफारिश के अनुरूप है।
- (iii) प्रशुल्क वृद्धि के बिना कंटेनर प्रहस्तन, थोक और द्रव प्रहस्तन सुविधाओं में वर्ष 2002-2003 और 2003-2004 में घाटा होगा। जेएनपीटी को निजी बोलीदाताओं को आकर्षित करने के लिए वाणिज्यिक होना होगा, अगर इसे शीघ्र निगमिकृत किया जाना है।

अंबुजा सीमेंट

बर्थ और अन्य संभार तंत्र प्राप्त करने में विलम्ब के कारण कार्गो प्रहस्तन बहुत महंगा हो जाता है और सीमेंट के घाटशुल्क में आगे कोई वृद्धि पूर्ण प्रचालन को अव्यवहार्य बना देगी। इसलिए, सीमेंट पर घाटशुल्क नहीं बढ़ाया जाना चाहिए।

कारमाहोम कान्फ्रेंस

- (i) हम सीएसएलए द्वारा बताए गए बिंदुओं का पूर्णतः समर्थन करते हैं।
- (ii) हम प्रशुल्क वृद्धि के आंकलन के लिए लागत जोड़ फार्मूले पर आपत्ति करते हैं। आईपीबीसीसी/कारमाहोम कान्फ्रेंस के एक सदस्य द्वारा जारी खुला पत्र अंतर्राष्ट्रीय पत्तनों और भारतीय पत्तनों में, प्रचालनात्मक लागतों में व्यापक विषमता का विशेष उल्लेख करता है, जो सलालाह पत्तन का 10 गुना और सिंगापुर पत्तन में 3 गुना से अधिक है।
- (iii) दिनांक 1 मार्च, 2002 को महासागर दरों में 1200 डालर प्रति टीईयू से 760 डालर प्रति टीईयू की कमी (प्रति टीईयू 300 डालर के आरआर सहित) ने नौवहन सेवा प्रदान करना बहुत महंगा कर दिया है। इस परिस्थिति में, आईपीबीसीसी/कारमाहोम कान्फ्रेंस के सदस्य लाइन्स पत्तन प्रभारों में किसी वृद्धि का समर्थन नहीं करते।

मुम्बई एण्ड न्हावा शेवा शिप एजेंट्स एसोसिएशन (मानसा)

- (i) प्रशुल्क निकालने के लिए 19.5 के आरओसीई का विचार करना बहुत अधिक है। कोई भी उद्योग ऐसी उच्च आय की प्रत्याशा नहीं करता। चूंकि, बैंक और वित्तीय संस्थाओं में निधियों की भरमार है, इसलिए आज भारत में निधियों की लागत 11.5%/12% प्रतिवर्ष से कम है और अंतर्राष्ट्रीय दरों के अभी भी कम रहने से यह और कम होगी।
- (ii) उत्पादकता को उन पोतों, जिनके लिए उत्पादकता मानदंड लागू हो सकते हैं, की किस्म निर्दिष्ट करने के लिए पत्तनों की उचित सुरक्षा के साथ प्रस्तावित प्रशुल्कों से संयोजित किया जाना चाहिए।
- (iii) प्रत्येक प्रचालक के लिए पृथक प्रशुल्क निर्धारित करने की बजाय नियामक सभी प्रचालकों के लिए साझा/अधिकतम प्रशुल्क निर्धारित कर सकता है, क्योंकि लागत जोड़ फार्मूला में प्रचालक की अक्षमता के लिए ग्राहक भुगतान करता है। इसके अतिरिक्त, साझा बाजार में प्रदान किए जाने वाले समान उत्पाद के लिए एक प्रशुल्क होना चाहिए, जैसा सेलूलर और बीमा उद्योग में अनुपालन किया जा रहा है।

दि फर्टिलाइजर एसोसिएशन ऑफ इंडिया (एफएआई)

- (i) जेएनपीटी के माध्यम से निर्मित उर्वरक उत्पादों/कच्ची सामग्रियों यथा यूरिया, डीएपी, एमओपी, रॉक फास्फेट, फास्फोरिक अम्ल और अमोनिया की काफी मात्रा का आयात किया जाता है। द्रव कार्गो पर घाटशुल्क के प्रशुल्क में 30%, हस्तचालित बोरीबंद कार्गो के लिए सेवा प्रभार में 10/—रुपए प्रति मी0ट0 से 30/—रुपए प्रति मी0ट0 की सुझाव दी गई वृद्धि और ग्रेब अनलोडर्स से सामान्य कार्गो के लिए 50/—रुपए की दर पर प्रहस्तन प्रभार लागू करने से आयातित उर्वरक की लागत में वृद्धि होगी।
- (ii) भारत सरकार इन उर्वरकों पर उनकी प्रक्रिया को वहनीय सीमाओं में रखने के लिए आर्थिक सहायता/रियायत प्रदान कर रही है। प्रशुल्क में कोई वृद्धि/नई लेवी भारत सरकार पर आर्थिक सहायता का बोझ और बढ़ा देगी। जेएनपीटी के प्रस्ताव की इस पृष्ठभूमि में समीक्षा की जानी चाहिए।

4.2. उपरोक्त प्रयोक्ताओं और एनएसआईसीटी से प्राप्त प्रत्येक टिप्पणियों की एक प्रति पृष्ठभूमि संबंधी जानकारी के रूप में जेएनपीटी को भेजी गई थी।

4.3. बम्बई चैम्बर ऑफ कॉमर्स एण्ड इंडस्ट्री, दि इंडियन मर्चेंट चैम्बर, दि वेस्टर्न इंडिया शिपर्स एसोसिएशन, दि इंडियन नेशनल शिप ओनर्स एसोसिएशन, दि फर्टिलाइजर्स एसोसिएशन, दि गजअंबुजा सीमेंट्स लिमिटेड, दि इस्पात इंडस्ट्रीज, दि मिडेक्स ओवरसीज लिमिटेड, दि बिल्ट ग्राफिक्स पेपर्स लिमिटेड और भारतीय खाद्य निगम ने कोई टिप्पणियां प्रस्तुत नहीं की हैं ।

5.1. प्रस्ताव की प्रारम्भिक जांच-पड़ताल पर जेएनपीटी से उसके प्रस्ताव से उत्पन्न हुए विभिन्न मुद्दों पर सूचना/स्पष्टीकरण प्रस्तुत करने का अनुरोध किया गया था ।

5.2 कंटेनर प्रहस्तन प्रभारों के संशोधन के संबंध में इस प्राधिकरण के दिनांक 28 मार्च, 2001 के आदेश से उत्पन्न होने वाले प्रश्नों के अतिरिक्त कुछ प्रश्न, जो उठाए गए हैं, उनका सारांश नीचे दिया गया है :-

- (i) जेएनपीटी कंटेनर टर्मिनल और थोक प्रहस्तन संयंत्र सहित और रहित थोक टर्मिनल की क्षमता के अनुमान का आधार ।
- (ii) यहां तक कि यद्यपि वर्ष 2000-2001 और 2001-2002 में यातायात में 36.34% की वृद्धि दर्ज की गई है । वर्ष 2002-2003 और 2003-2004 में द्रव थोक के यातायात में कमी का पूर्वानुमान करने का कारण ।
- (iii) द्रव थोक प्रहस्तन कार्यकलाप को व्यय के आबंटन का आधार ।
- (iv) शुष्क थोक कार्गो की विभिन्न मदों के लिए मात्रात्मक और आय का ब्यौरा/समान यातायात स्तर पर वर्ष 2003-2004 में शुष्क थोक के लिए प्रचालन व्यय में कमी का कारण ।
- (v) संस्थापित संयंत्र की क्षमता पर विचार करते हुए थोक प्रहस्तन बर्थ की क्षमता इंगित करना और क्या कि संयंत्र का प्रयोग अन्य कार्गो के प्रहस्तन के लिए किया जा सकता है ।  
थोक कार्गो के प्रहस्तन के लिए रखी गई कर्मचारियों की संख्या और उनकी औसत तैनाती ।
- (vi) वर्ष 2001-2002 और 2002-2003 तथा 2003-2004 के लिए पूर्वानुमानित व्यय में वृद्धि का स्पष्टीकरण देना, जो 5% की मुद्रास्फीति पर विचार करना इंगित करते हुए विवरण को ध्यान में रखते हुए पिछले वर्ष के आंकड़ों से 10% अधिक है ।
- (vii) तलकषण व्यय और घाट क्रेन किराया प्रभारों में प्रस्तावित काफी वृद्धि के कारण ।
- (viii) पूर्वानुमानित यातायात के लिए निर्दिष्ट दर पर निकाली गई राशि से कम दर्शाई गई रॉयल्टी प्राप्तियों के आंकड़ों का स्पष्टीकरण देना ।
- (ix) इस तथ्य को देखते हुए कि मौजूदा घाट और यार्ड गैट्री क्रेनों तथा साथ ही पत्तन के आरएमजीसी का उपयोग वर्ष 2000-2001 के दौरान 50% से कम था, यातायात के पूर्वानुमानों के संदर्भ में नए क्रेन अधिग्रहीत करने तथा साथ ही अतिरिक्त उपस्कर/घाट क्रेनों को किराए पर लेने की आवश्यकता का औचित्य बताना ।
- (x) अभी यथा प्रस्तुत देय ब्याज के आंकड़ों और पिछले प्रस्ताव की प्रस्तुति के समय यथा इंगित आंकड़ों में भिन्नता के कारण स्पष्ट करना ।  
इस मद में विश्व बैंक को किए गए ब्याज भुगतान के लेखाकरण व्यवहार के साथ विश्व बैंक ऋण के तदर्थ भुगतान को स्पष्ट करना ।
- (xi) पूर्ण पत्तन के लिए लागत विवरण में थुपुट और विविध प्राप्तियों में कमी के लिए दंड शामिल करना और विवरणियों में पूर्वावधि मूल्यहास को छोड़ देना ।
- (xii) मजदूरी के बकाया, अगर कोई हो, के प्रावधान और/अथवा भुगतान को दिए गए व्यवहार को स्पष्ट करना ।  
वेतन संशोधन से उत्पन्न हुए मजदूरी के बकाया के कारण देयता को अपवर्जित किया जाना है ।

- (xiii) समंजन विवरणी के साथ कार्यकलापों और उप-कार्यकलापों को विभिन्न प्रचालन व्यय के विभाजन का आधार।
- (xiv) वर्ष 2000-2001 के लिए वर्णित और तुलन पत्र में यथा इंगित निवल ब्लॉक आंकड़ों में पता लगे 770.96 लाख रुपए के अंतर को स्पष्ट करना।
- (xv) महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण द्वारा समय-समय पर अधिसूचित साझा अपनाने के आदेशों, जेएनपीटी के संबंध में पारित विभिन्न आदेश पर विचार करते हुए प्रस्तावित दरों के मान को संशोधित करना और कतिपय खण्डों को लागू करने/प्रतिधारित करने के लिए कारण/आधार के तर्काधार सहित सभी महापत्तन न्यास में सामान्यतः स्वीकृत उपबंधों के असंगत उपबंधों, प्रबंधन को दी गई विवेकाधीन शक्तियों को स्पष्ट करना/संशोधित करना/सुधार करना।

5.3. जेएनपीटी ने हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्नों का प्रत्युत्तर दिया है। उसके द्वारा दिए गए महत्वपूर्ण बिंदुओं का सारांश नीचे दिया गया है :-

- (i) कंटेनर टर्मिनल की 7 लाख टीईयू की मौजूदा क्षमता जेएनपीटी में आरएमव्यूसी की मौजूदा अवसंरचना के साथ वर्ष 1989-99 में प्रहस्तन किए गए 6.69 टीईयू (जो अभी तक प्राप्त शीर्ष है) के यातायात के आधार पर निकाली गई है।  
थोक प्रहस्तन क्षमता के संबंध में, बर्थ, उतराई और संवहन प्रणाली कंटेनर टर्मिनल में परिवर्तन, जिसे न्यासी बोर्ड द्वारा अनुमोदित कर दिया गया है, के लिए विचाराधीन है। संबद्ध उपस्कर और संवहन प्रणाली बढते खाते डाले जाने के लिए नौवहन मंत्रालय के विचाराधीन है। इस स्थिति में, थोक टर्मिनल की क्षमता केवल संयंत्र संस्थापित किए बिना उपयोग करने की है। सीमेंट, द्रव जैसे कार्गो और अन्य सामान्य कार्गो का प्रहस्तन परिवर्तन के पूर्व किया जा सकता है। इस समय ऐसे कार्गो के साथ वार्षिक लक्ष्य 4 मिलियन टन रखा गया है।
- (ii) वर्ष 2002-2003 और 2003-2004 में द्रव थोक यातायात में पूर्वानुमानित कमी बीपीसीएल टर्मिनल को चालू करने और उस टर्मिनल में द्रव यातायात के परिणामी उद्देश्य के कारण थी। बीपीसीएल का यातायात रॉयल्टी और पोत-संबद्ध प्रभारों के परिकलन के प्रयोजनार्थ शामिल किया गया है, क्योंकि इन पोतों का प्रहस्तन जेएनपीटी द्वारा किया जाएगा और इसलिए पोत-संबद्ध प्रभार जेएनपीटी को प्राप्त होंगे।
- (iii) चूंकि, द्रव थोक कार्यकलाप में कुल थोक कार्यकलाप का बहुत छोटा भाग है, इसलिए मूल्यहास को छोड़कर कुल व्यय का 5% द्रव थोक कार्यकलाप को आबंटित किया जाता है। कोई पृथक लागत आंकड़े उपलब्ध नहीं हैं। द्रव थोक के लिए मूल्यहास के संबंध में साझा परिसंपत्तियों को कुल थोक के 50% पर माना जाता है।
- (iv) धैले भराई प्रभार से आय पर विचार नहीं किया गया है, क्योंकि इसके महत्वपूर्ण होने की संभावना नहीं है।
- (v) अगर तटीय पोतों के लिए प्रशुल्क महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण के उसे विदेशगामी पोतों के प्रशुल्क के 70% पर रखने के दिशानिर्देश के अनुसार बढ़ा दिया जाता है तो पोत-संबद्ध प्रभारों में लगभग और 5 करोड़ रुपए प्रति वर्ष की वृद्धि हो जाएगी।
- (vi) वर्ष 2001-2002 के लिए विनिमय दर अगस्त, 2001 में 47.15 रुपए ली गई थी, वर्ष 2002-2003 में इसे 47.25 रुपए माना गया था और वर्ष 2003-2004 के लिए स्थिर रखा गया था। अगर और 3% मूल्यहास पर विचार किया जाता है तो वर्ष 2002-2003 के लिए समुद्री आय में 4 से 5 करोड़ रुपए प्रति वर्ष की वृद्धि हो जाएगी।
- (vii) जबकि मुदास्फीति 5% पर मानी गई है, समग्र व्यय भी यातायात की मात्रा पर निर्भर करता है।
- (viii) संशोधित अनुमान, 2001-2002 में कंटेनर यातायात का पूर्वानुमान 16% अधिक किया गया है, जबकि पोतों की संख्या में 20% की वृद्धि होने की प्रत्याशा है, जिससे विद्युत, ईंधन आदि की अधिक खपत होगी। इसके अलावा, ट्रेक्टर-ट्रेलरों की किराया लागत में भी काफी वृद्धि हुई है और तलकषण व्यय के भी बदले की प्रत्याशा है।

वर्ष 2003-2004 में कंटेनर यातायात के 15% और पोतों की संख्या 8.7% बढ़ने की प्रत्याशा है । तलकषण व्यय लंगरगाह क्षेत्र, बीपीसीएल जेट्टी और समुद्रतल (लैगून) क्षेत्र में तलकषण के कारण पर्याप्त रूप से बढ़ने की प्रत्याशा है ।

पट्टे पर आरटीजीसी के अतिरिक्त टीईयू का प्रहस्तन करना संकल्पित है और 2 आरएमक्यूसी की अधिप्राप्ति से मूल्यहास भी बढ़ जाएगा ।

- (ix) यातायात में वृद्धि के अतिरिक्त, एमएसईबी द्वारा विद्युत प्रशुल्क में 18% की वृद्धि की मांग की गई है और इसलिए, संशोधित अनुमान 2001-2002 और बजट अनुमान, 2002-2003 तैयार करते समय प्रशुल्क में 10% की वृद्धि पर विचार किया गया था ।
- (x) 12 महीने की रॉयल्टी अवधि वित्तीय वर्ष के समान नहीं है, बल्कि यह जुलाई-जून वर्ष है । इसलिए, पहले तीन महीनों के लिए रॉयल्टी निम्न दर पर है और इसके फलस्वरूप रॉयल्टी की प्राप्ति कम हैं ।
- (xi) बटटे खाते डाले जाने के लिए प्रतीक्षित निपटाई गई कतिपय निष्क्रिय परिसंपत्तियों को प्रस्ताव से निकाल दिया गया है ।
- (xii) टग की सहायता रहित पोतों के लिए पायलिटिज फीस टग सहायता की अपेक्षा करने वाले पोतों के लिए फीस की तुलना में एक-तिहाई है, तथापि, विदेशी अथवा तटीय पोत के लिए न्यूनतम पायलिटिज प्रभार बिल्कुल एक-तिहाई नहीं है, परंतु थोड़ा अधिक है । चूंकि, ये प्रभार वर्ष 1997 से विद्यमान हैं, यह प्राधिकरण विदेशी पोतों के लिए टग की सहायता रहित पोतों के लिए न्यूनतम पायलिटिज फीस कम करके 200 अमरीकी डॉलर से 100 अमरीकी डॉलर और तटीय पोतों के लिए 5000 रुपए से 2400 रुपए करने पर बल नहीं दे सकता ।
- (xiii) चूंकि, पायलिटिज प्रभारों के अधीन शामिल कार्यकलाप बहुत स्पष्ट हैं, इसलिए यह प्राधिकरण इसे पायलिटिज फीस की परिभाषा में पोत के अनुरोध पर गोदी के भीतर पोत के एक अंतरण में शामिल करने के लिए परिवर्तित करने पर बल नहीं दे सकता ।
- (xiv) केवल तीन मदों यथा भट्टी तेल, कार्बन ब्लैक पोषण भंडार और ब्राइट स्टॉक के संबंध में पंपिंग कार्यनिष्पादन के अतिरिक्त ताप व्यवस्था की आवश्यकता है । इसलिए, न्यूनतम उन्मोचन दर निर्दिष्ट करने के लिए केवल तीन मदों पर विचार किया जाता है । न्यूनतम उन्मोचन दर निकालने का आधार पिछले तीन वर्षों के लिए तीन मदों की वास्तविक उन्मोचन दर है ।
- (xv) उच्चतर दंडात्मक बर्ध किराया दर निर्धारित की जाती है, ताकि यह बर्ध में पोत के निष्क्रिय रूकने के लिए निवारक के रूप में कार्य कर सके ।
- (xvi) विभीतीय कन्टेनरों को सौंपने की जटिलता के दृष्टिगत दरें सामान्य कन्टेनरों की दुगुनी है ।
- (xvii) रीफर मॉनिटरिंग प्रभार प्रति कैलेंडर दिवस की एक इकाई पर लगाए जाते हैं और उन्हें रीफर कनेक्शन के लिए 24 घंटे में कंटेनर द्वारा खपत की गई विद्युत यूनिट पर विचार करते हुए निर्दिष्ट किया जाता है । बर्ध किराया प्रभार की तुलना इस प्रभार से नहीं की जा सकती और प्रति कैलेंडर दिवस की इकाई को 8 घंटे अथवा उसके भाग तक कम नहीं किया जा सकता ।
- (xviii) चूंकि, पत्तन निजी उपस्कर के प्रयोग को प्रोत्साहित नहीं करना चाहता, छूट की दरें अपेक्षित नहीं हैं और इसलिए उनमें वृद्धि करना प्रस्तावित नहीं है ।
- (xix) निर्यात संवर्धन की नीति के अनुसार निर्यात प्रभारों को निम्न रखा गया है और इसलिए एक समान दर पर विचार किया जाता है ।

6. जेएनपीटी ने प्रस्ताव पर प्रयोक्ताओं द्वारा किए गए अवलोकनों पर अपनी टिप्पणियां प्रस्तुत की हैं। वर्णन किए गए महत्वपूर्ण बिंदुओं का सारांश नीचे दिया गया है :-

- क. ऑल इंडिया लिक्विड बल्क इम्पोर्टर्स एण्ड एक्सपोर्टर्स की टिप्पणियों पर
- (i) पत्तन देयताएं समुद्री मार्ग के प्रयोग के लिए प्रभारित की जाती हैं। पत्तन देयताओं में वृद्धि का कोई प्रस्ताव नहीं है।
  - (ii) द्रव थोक प्रचालन के माध्यम से संगत आय यातायात में स्थिर वृद्धि इंगित करती है। प्रहस्तन में क्षमता बढ़ाने के लिए, जेएनपीटी प्रत्येक वर्ष अपने आधारभूत ढांचे के विकास के लिए खर्च कर रहा है और प्रदान की गई प्रत्येक सेवा की लागत होती है।
- ख. जेएनपीटी लिक्विड केमिकल बर्थ यूजर्स एसोसिएशन/मैसर्स रिलाएंस इंडस्ट्रियल इन्फ्रास्ट्रक्चर लिमिटेड की टिप्पणियों पर
- (i) घाट शुल्क प्रभारों में वृद्धि का प्रस्ताव प्राधिकरण द्वारा निर्धारित लगाई गई पूंजी पर आय के मानदंडों के आधार पर भली-भांति उचित है।
  - (ii) जेएनपीटी में द्रव थोक के आवागमन में समग्र वृद्धि वर्ष 1996-97 में 5.77 लाख मी0ट0 से वर्ष 2001-2002 (जनवरी, 2002 तक) में 25 लाख मी0ट0 की वृद्धि इंगित करती है। यह लगातार वृद्धि मुख्यतः आधारभूत ढांचा संबंधी सुविधाओं की उपलब्धता के कारण है। इसके अतिरिक्त, टैंक फार्म क्षेत्र में पर्याप्त स्थान और तीव्र निकासी ने भी द्रव कार्गो थ्रुपुट की वृद्धि में योगदान दिया है और केमिकल एसोसिएशन के सदस्यों द्वारा किए गए निवेश का पर्याप्त रूप से फल मिल जाता है।
  - (iii) जेएनपीटी और एमबीपीटी के बीच घाटशुल्क दरों में समानता रखना आवश्यक नहीं है, क्योंकि प्रत्येक पत्तन पर उपलब्ध सुविधाएं और प्रदान की गई सेवाओं की लागत भिन्न-भिन्न है और प्रत्येक पत्तन पर प्रशुल्क तदनुसार लगाए जाते हैं।
  - (iv) समीपस्थ पत्तन में दर अन्य पत्तन में दरें नियत करने का आधार नहीं हो सकती। सुविधाओं में निवेश की बजाय सेवाएं जो प्रदान की जाती हैं, की लागत और पत्तन को उचित आय मुख्य कारक हैं, जिसे दरों के संशोधन का नियंत्रण करना चाहिए।
  - (v) वर्ष 1997 में किए गए दरों के मान में पिछले संशोधन के दृष्टिगत, प्रस्तावित वृद्धि उचित है और द्रव थोक के क्षेत्र में नए अवसरचनात्मक विकास से एसोसिएशन के सदस्यों को और लाभ पहुंचेगा।
- ग. मैसर्स लार्सन एण्ड टूब्रो लिमिटेड की टिप्पणियों पर
- (i) लगभग 5 वर्षों के बाद प्रभार में वृद्धि करना उचित है। थोक टर्मिनल की हानियों को दूर करने और लगाई गई पूंजी पर आय को सुधारने के लिए वृद्धि उचित है।
  - (ii) इसमें संदेह नहीं कि एलएण्डटी ने वर्ष 1999-2000, 2000-2001 और 2001-2002 (जनवरी, 2002 तक) क्रमशः 4.63 लाख मी0ट0, 5.29 लाख मी0ट0 और 5.33 लाख मी0ट0 तक सीमेंट का प्रहस्तन किया है। एलएण्डटी को निम्नलिखित लाभ दिए गए हैं :-
- (क) जेएनपीटी में सीमेंट पोतों के लिए प्रतीक्षा अवधि नहीं होने से बीएफएल में पोतों की निष्क्रिय लागत की बचत होती है।
  - (ख) पत्तन के भीतर सीमेंट कार्गो के लिए प्रतीक्षा अवधि नहीं होने से चक्रीय अवधि की बचत होती है, क्योंकि ब्राउसर को सीमेंट की सुपुर्दगी पर तत्काल यह द्वार से बाहर चला जाता है।

इससे एलएण्डटी पोतों के प्रतिदिन 4500—5000 मी०ट० की नियमित निपटान दर की तुलना में प्रतिदिन लगभग 6000 मी०ट० की औसत निपटान दर हुई है । बेहतर बर्थ उत्पादन दर उपलब्ध बर्थ स्थान और थोक टर्मिनल में बाहरी द्वार पर कोई बाधा नहीं रहने के कारण है ।

घ. मैसर्स जिंदल आयरन एण्ड स्टील कंपनी लिमिटेड (जेआईएससीओ) की टिप्पणियों पर

(i) 'जिस्को' ने पहले भी मंदी, आर्थिक धीमेपन और एमबीपीटी तथा एमओपीटी में तुलनात्मक निम्न प्रभारों के आधार पर मौजूदा घाटशुल्क के विरुद्ध अभ्यावेदन दिया था, जिन्हें इस कारण कि जब इस्पात उद्योग को बाहरी बाजार में लाभ प्राप्त होता है, वे प्रभारों में वृद्धि के लिए नहीं आते, परंतु मंदी की अवधि में वे निम्न दर की मांग कर रहे हैं, जो उचित नहीं है, के आधार पर महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण द्वारा विचार नहीं किया गया था। इसके अतिरिक्त, एमबीपीटी और एमओपीटी में उपलब्ध सुविधाओं की तुलना भी जेएनपीटी से नहीं की जा सकती।

ङ. मैसर्स श्रेयास शिपिंग लिमिटेड/मैसर्स इंडियन केमिकल मैनुफैक्चरर्स एसोसिएशन की टिप्पणियों पर

- (i) महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण द्वारा निर्धारित मानदंडों के अनुसार 19.5% की आरओसीई उचित है और जेएनपीटी के वाणिज्यिक उपक्रम होने के कारण वह उचित आय के बिना प्रचालन नहीं कर सकता ।
- (ii) पत्तन की क्षमता लगातार सुधर रही है और जेएनपीटी भी श्रमिकों को दिनांक 1 सितम्बर, 2000 से उत्पादकता संबद्ध प्रोत्साहन अदा कर रहा है ।
- (iii) शिपिंग लाइन्स अपनी इच्छानुसार जेएनपीटी अथवा एनएसआईसीटी के साथ कार्यवाही कर सकते हैं ।
- (iv) जेएनपीटी में कंटेनर यातायात के लिए सुविधाएं और कार्यविधियां अन्य पश्चिमी तट के पत्तनों की तुलना में आधुनिक हैं । इसलिए, किसी पत्तन में प्रशुल्क की तुलना सुविधाओं के संदर्भ बिना नहीं की जा सकती ।
- (v) 5 वर्षों की अवधि के बाद प्रशुल्क के संशोधन के प्रस्ताव की प्रस्तुति महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण द्वारा निर्धारित मानदंडों के अनुसार उचित है ।
- (vi) द्रव कार्गो पर घाटशुल्क प्रभार और हाथ द्वारा धैले में भरे जाने वाले कार्गो के लिए सेवा प्रभार में वृद्धि का प्रस्ताव प्राधिकरण के निर्धारित मानदंडों के आधार पर भली-भांति उचित है ।

च. मैसर्स शाही शिपिंग लिमिटेड की टिप्पणियों पर

- (i) जेएनपीटी का पोत-संबद्ध प्रभारों, जो वर्ष 1997 से विद्यमान हैं, में वृद्धि करने का कोई प्रस्ताव नहीं है ।
- (ii) सिंगापुर और कोलम्बो में प्रशुल्क प्रभारों में कमी करने का आधार नहीं हो सकते, परंतु सुविधाओं में निवेश/प्रदान की गई सेवाओं की प्रचालन लागत और निवेश पर उचित आय इसका आधार हो सकती है ।

छ. कन्टेनर शिपिंग लाइन्स एसोसिएशन की टिप्पणियों पर

- (i) 19.5% के आरओसीई के संबंध में प्रस्ताव प्राधिकरण के निर्धारित मानदंडों पर आधारित है । पत्तन परियोजना में पूंजी निवेश से होने वाली परिसंपत्तियों के मूल्यहास के कारण यहां तक कि अगर पत्तन कम क्षमता पर प्रचालन करता है, 19.5% की निर्धारित आय उचित है ।
- (ii) जेएनपीटी में क्रेन उत्पादन में कई वर्षों बाद सुधार है । सेवा का स्तर निश्चित रूप से सुधरा है, जिसने लाइन्स की मुद्रा संबंधी स्थिति में मूल्यवर्धन किया है । पत्तन सितम्बर, 2000 से उत्पादकता-संबद्ध प्रोत्साहन अदा कर रहा है ।
- (iii) सीएफएस प्रचालन सीडब्ल्यूसी द्वारा किया जाता है और वे स्वयं अपना प्रभार लगाते हैं । सीडब्ल्यूसी से प्राप्त रॉयल्टी की आय प्रस्ताव में शामिल की गई है ।

- (iv) प्राप्त की जाने वाली कंटेनर यातायात की वृद्धिकारी प्रवृत्ति निश्चित रूप से जेएनपीटी में सुधरी हुई उत्पादकता के कारण है । एनएसआईसीटी की अपेक्षा कम उत्पादक होने के बावजूद, जिससे उच्चतर लागत होती है तो पत्तन को वाणिज्यिक उपक्रम होने के कारण उचित आय से चलना होता है ।
- (v) उत्पादकता में लगातार सुधार से पत्तन यहां तक कि प्रस्तावित वृद्धि के बाद भी प्रतिस्पर्धी होगा ।
- (vi) जेएनपीटी में निजी यार्ड लाइन्स के अनुरोध पर प्रचालन कर रहे हैं । अगर पत्तन प्रचालन अधिग्रहीत करता है तो यह समान रूप से अथवा यहां तक कि अधिक उत्पादक होगा । पत्तन इन निजी यार्डों को पहले ही अधिग्रहीत करने की सोच रहा है ।
- (vii) खरीदे जाने वाले दो नए आरएमक्यूसी प्रतिस्थापन नहीं, बल्कि क्रेन के मौजूदा बेड़े के अतिरिक्त हैं । पत्तन द्वारा प्रस्तुत परिकलन सही है ।

ज. बम्बई कस्टम हाऊस एजेंट्स एसोसिएशन की टिप्पणियों पर

- (i) टीएचसी पर महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण द्वारा जारी हाल के आदेशानुसार जहाज दर में जहाज पर जहाजी कुली प्रभार शामिल है और इसमें पत्तन प्रभार शामिल नहीं है । इसलिए दोहरे प्रभार का तर्क सही नहीं है ।

झ. इंडियन ऑयल कारपोरेशन लिमिटेड की टिप्पणियों पर

- (i) यह एक तथ्य है कि तेल उद्योग ने भंडारण सुविधाएं विकसित करने में जेएनपीटी में निवेश किया है, पत्तन ने भी बर्थ, द्रव प्रहस्तन सुविधाओं और पत्तन क्षेत्र के चारों ओर अन्य अवसंरचना में निवेश किया है । जेएनपीटी में द्रव यातायात बेहतर सुविधाओं के कारण लगातार बढ़ रहा है और दीर्घावधि के बाद घाटशुल्क में प्रस्तावित वृद्धि उचित है ।
- (ii) नेफ्था/पोत के उचित प्रहस्तन के लिए शामिल अतिरिक्त लागत और प्रचालनात्मक जोखिम पर विचार करते हुए, उच्च पक्ष में प्रस्तावित प्रशुल्क उचित है ।

7. जेएनपीटी ने इस प्राधिकरण से एमबीपीटी और सीसीटीएल, चेन्नई, जहां डॉलर मूल्यवर्गित कंटेनर प्रहस्तन प्रभार निर्धारित किए जाते हैं, का उदाहरण देकर क्रमशः कंटेनर के प्रहस्तन और आयागमन और प्रदान की गई विविध सेवाओं से संबंधित खण्ड I और IV के अधीन निर्दिष्ट कंटेनर प्रहस्तन प्रभारों का प्रस्तावित संशोधन डॉलर के रूप में विचार करने का अनुरोध किया है । जेएनपीटी ने डॉलर में प्रशुल्क निर्धारित करने के लिए इस प्राधिकरण के अनुमोदन की प्राप्ति पर अधिसूचना के लिए खण्ड I और IV के संबंध में वास्तविक डॉलर मूल्यवर्गित प्रशुल्क अग्रेषित करने का आश्वासन दिया है ।

8. इस मामले में जेएनपीटी परिसर में एक संयुक्त सुनवाई दिनांक 24 अप्रैल, 2002 को हुई थी । संयुक्त सुनवाई में निम्नलिखित निवेदन किए गए थे :-

जवाहरलाल नेहरू पत्तन न्यास (जेएनपीटी)

- (i) प्रस्तावित नए निवेशों से आरओसीई घटकर 13% हो जाएगा । इसे वापस 19.5% तक बढ़ाने के लिए हमें कंटेनर प्रहस्तन में 14% वृद्धि की आवश्यकता है ।
- (ii) (क) यह एक कंटेनर महापत्तन है । हम इस कार्यकलाप पर अधिक बल देना चाहते हैं ।  
(ख) थोक प्रहस्तन ।  
(ग) हमें परस्पर आर्थिक-सहायता के लिए कंटेनर प्रहस्तन से अधिक अर्जन करने की आवश्यकता होगी ।
- (iii) प्रोत्साहन भुगतान के लाभ का विवरण प्रस्ताव में दिया गया है । कृपया इसे ध्यान में रखें ।



- (iv) लागतों का आबंटन 'कंटेनर प्रहस्तन' के लिए अधिक है, क्योंकि वह हमारा अधिकतम राजस्व उत्पादन केंद्र है।
- (v) पोत-संबद्ध प्रभार बहुत अधिक है। उस कार्यकलाप में विशाल अधिशेष है। हम शीघ्र ही पोत-संबद्ध प्रभारों को कम करने का प्रस्ताव रखते हैं।
- (vi) हमें आवागमन (टर्नएराउंड) अवधि कम करने के लिए उपस्कर में अत्यधिक निवेश करने की आवश्यकता है। सड़क संयोजकता में सुधार पर 350 करोड़ रुपए, तलकषण पर 350 करोड़ रुपए, हमें इन सभी के लिए भारी राशि की आवश्यकता है।

#### मुम्बई और न्हावा शेवा शिप एजेंट्स एसोसिएशन (मानसा)

- (i) 19.5% का आरओसीई बहुत अधिक है। बाजार की स्थिति बहुत भिन्न है। कृपया कम करें।
- (ii) लागत जोड़ दृष्टिकोण छोड़ दें और कार्यनिष्पादन पर बल दें।
- (iii) किसी पत्तन न्यास और समीपस्थ निजी टर्मिनल (एनएसआईसीटी) के लिए अलग-अलग दरें क्यों। दूरसंचार के समान नियामक को साझा उच्चतम सीमा वाली दर निर्धारित करनी चाहिए।
- (iv) ब्रेक बल्क पर बहुत टिप्पणियां लिखी गई, परंतु उपयुक्त औचित्य नहीं दिया जाता है।
- (v) जेएनपीटी ने उर्वरकों और खाद्यान्नों के लिए निवेश किया है। आज ब्रेक बल्क कार्गो से उस बोझ को वहन करने की अपेक्षा है।
- (vi) ब्रेक बल्क कार्गो छिछले बर्थ को विपथित हो रहा है, तब 'बल्क प्रहस्तन निवेश' कैसे उचित है ?

#### लार्सन एण्ड टूब्रो लिमिटेड (एलएण्डटी)

- (i) महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण ने स्वयं सीमेंट पर मात्रा संबंधी छूट लागू करने का सुझाव दिया है। प्रशुल्क वृद्धि के लिए कोई औचित्य नहीं है, थोक कार्गो का 50% सीमेंट है।
- (ii) एमबीपीटी 18/-रुपए, जेएनपीटी 40/-रुपए प्रभारित करता है और वे 30% वृद्धि चाहते हैं, जो उचित नहीं है।

#### कंटेनर शिपिंग लाइन्स एसोसिएशन (सीएसएलए)

- (i) हमने लिखित में विस्तृत टिप्पणियां दी हैं। कृपया उन्हें ध्यान में रखें।
- (ii) लागत बचत उपायों का ब्यौरा नहीं दिया गया है।
- (iii) उत्पादकता वृद्धि का ब्यौरा नहीं दिया गया है।
- (iv) (क) जेएनपीटी काफी आरओसीई कर रहा है। आगे वृद्धि बाजार की वास्तविकताओं के अनुरूप नहीं है।  
(ख) लागत वृद्धि मॉडल छोड़ दिया जाना चाहिए।
- (v) पोत-संबद्ध प्रभार बहुत अधिक है और वृहत अधिशेष को बढ़ावा देता है। पोत-संबद्ध प्रभार कम होना चाहिए।
- (vi) प्रशुल्कों के डॉलर मूल्यवर्गीकरण का कोई औचित्य नहीं है।

#### न्हावा शेवा इंटरनेशनल कंटेनर टर्मिनल लिमिटेड (एनएसआईसीटी)

- (i) लाइन्स यादृच्छिक रूप से प्रभार लेते हैं। कोई विश्वसनीयता नहीं है, फिर भी वे पत्तनों/टर्मिनल प्रयालकों के उचित प्रस्तावों पर प्रश्न उठाते हैं।

- (ii) सभी लागतें बढ़ गई हैं । लाइन्स अधिक से अधिक सुविधाएं मांगते रहते हैं । हम इसकी पूर्ति कैसे कर सकते हैं ।
- (iii) हम प्रस्ताव और डॉलर मूल्य वर्गीकरण का समर्थन करते हैं ।

#### शिपिंग कारपोरेशन ऑफ इंडिया लिमिटेड (एससीआई)

- (i) लागत जोड़ दृष्टिकोण छोड़ दें ।
- (ii) कंटेनर प्रभार नहीं बढ़ाएं । एनएसआईसीटी तब परिणामी वृद्धि की मांग करेगा ।

#### जेएनपीटी लिक्विड केमिकल यूजर्स एसोसिएशन (जेएनपीटीएलसीबीयूए)

- (i) जेएनपीटी में द्रव कार्गो के संबंध में पर्यावरण और वन मंत्रालय की पर्यावरणीय स्वीकृति एमबीपीटी से जेएनपीटी तक कार्गो के आवश्यक विपथन का हवाला देती है । इसलिए, जेएनपीटी से एमबीपीटी तक कार्गो के पुनः विपथन के लिए कुछ नहीं किया जाएगा । इसलिए, जेएनपीटी के प्रशुल्क में कोई वृद्धि आपत्तिजनक होगी ।
- (ii) कृपया एमबीपीटी के पीरपाउ जेट्टी में 'कोई वृद्धि नहीं' के बारे में स्वयं अपने आदेश का अवलोकन करें ।

#### इंडियन ऑयल कारपोरेशन लिमिटेड (आईओसीएल)

- (i) दरें पहले से अधिक हैं, और वृद्धि नहीं करें ।

#### फेडरेशन ऑफ इंडियन एक्सपोर्ट आर्गेनाइजेशन (एफआईईओ)

- (i) समग्र निर्यात लागतें बहुत अधिक हैं — प्रशुल्क में कोई वृद्धि निर्यातों को प्रतिकूल रूप से प्रभावित करेंगी ।

#### इंडियन नेशनल शिपिंग एसोसिएशन (आईएनएसए)

- (i) कृपया हमारे लिखित निवेदन पर विचार करें ।
- (ii) जेएनपीटी को यानान्तरण पत्तन के रूप में कैसे विकसित किया जाए ? सर्वोत्तम तरीका प्रभावी प्रशुल्क देना है, प्रशुल्क, जो पहले से अधिक है, में वृद्धि करना नहीं ।

9.1. अध्यक्ष (महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण) द्वारा संयुक्त सुनवाई में अपनी उद्घाटन अभ्युक्तियों में उठाए गए विभिन्न मुद्दों के संदर्भ में जेएनपीटी ने लिखित निवेदन के माध्यम से प्रत्युत्तर देने के लिए समय देने का अनुरोध किया, इस पर अध्यक्ष (महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण) द्वारा विचार किया गया था और इस संबंध में जेएनपीटी को दो सप्ताह के समय की अनुमति दी गई थी ।

9.2. जेएनपीटी ने संयुक्त सुनवाई में उठाए गए कुछ बिंदुओं पर प्रत्युत्तर देते हुए लिखित अनुरोध किया है । उसके द्वारा उठाए गए बिंदुओं का सारांश नीचे दिया गया है :-

#### क. छिछले जल के बर्थ और पोत नौका जेट्टी से संबंधित लागतों का आबंटन

- (i) समुद्री कार्यकलाप में उपरोक्त परिसंपत्तियों को शामिल करने के संबंध में मौजूदा बर्थ पर इसके वार्षिक लेखे और महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण को प्रस्तुत प्रस्ताव, दोनों में कंटेनर और थोक कार्यकलाप के अधीन विचार किया गया है। इस प्रथा का प्रारंभ से ही अनुपालन किया गया है ।
- (ii) कार्गो प्रहस्तन कार्यकलाप के अधीन बर्थ की लागत पर विचार करने का कारण यह है कि बर्थ आरएमव्यूसी, ट्रैक्टर ट्रेलर्स ग्रेब/अनवरत यूनिटोडर्स, तेल पाइपलाइन जैसे कार्गो प्रहस्तन उपस्कर को समर्थन देने के लिए मूल आधारभूत ढांचा है । बर्थ के अभाव में उपस्कर पत्तन में कार्गो प्रहस्तन कार्यकलाप करने में समर्थ नहीं

हो सकते । इसके अतिरिक्त, क्रेनों, ट्रैक्टर-ट्रेलर्स, ट्रक आदि जैसे उपस्कर का आवागमन बर्ध के बिना संभव नहीं है । इसलिए, पोत-संबद्ध कार्यकलापों की बजाय कार्गो कार्यकलाप के अधीन बर्ध की लागत पर विचार करना तर्कसंगत है ।

तथापि, यह समान रूप से स्वीकार किया जाता है कि पत्तन पोतों से बर्ध किराया प्रभार अर्जित करता है, जो मुख्यतः बर्ध का कब्जा करने के कारण है । इसलिए, संबंधित कार्गो कार्यकलाप से संबद्ध बर्ध किराया प्रभार उसी कार्यकलाप के अधीन दर्शाया जा सकता है; और इसलिए कंटेनर और थोक पोतों से वसूल किए गए बर्ध किराया प्रभार उनके संबंधित लागत विवरणों में अंतरित करके लागत विवरण संशोधित किए जाते हैं । समतुल्य रूप से बर्ध किराया प्रभार को समुद्री कार्यकलाप से हटा दिया गया है ।

#### ख. टाऊनशिप लागतों का आबंटन

- (i) कर्मचारियों की संख्या अथवा निवल ब्लॉक या टाऊनशिप के आबंटन के लिए प्रत्यक्ष व्यय के आधार पर विचार करने के सुझाव के संबंध में यह देखा गया है कि कंटेनर कार्यकलाप के लिए प्रत्यक्ष व्यय वर्ष 2002-2003 और 2003-2004 में लगभग 55 से 60% है । चूंकि, पत्तन भविष्य में मुख्यतः कंटेनर प्रहस्तन वाला पत्तन बनने जा रहा है, जिसके कारण कंटेनर कार्यकलाप पर प्रत्यक्ष व्यय का हिस्सा निश्चित रूप से बढ़ेगा; यह उचित है कि टाऊनशिप का 70% कंटेनर के अधीन प्रदर्शित किया जाएगा ।
- (ii) अधिकांश कर्मचारियों को थोक से कंटेनर टर्मिनल में स्थानान्तरित करने की कार्यवाई की जा रही है, क्योंकि थोक बर्ध में बहुत कम कार्गो प्रहस्तन हो रहा है ।

#### ग. सीएफएस पर किराया आय का कंटेनर कार्यकलाप को अंतरण

- (i) संपदा कार्य और भूमि प्रबंधन एक स्वतंत्र कार्यकलाप है और इसे अपने-आप में एक पृथक लाभ केंद्र माना जाता है । तदनुसार, सीएफएस से प्राप्त किराया और लगाई गई समतुल्य पूंजी को संपदा कार्यकलाप के अधीन शामिल किया जाता है; तथापि कंटेनर के आवागमन के लिए सीडब्ल्यूसी से प्राप्त रॉयल्टी पर कंटेनर कार्यकलाप के अधीन विचार किया जाता है ।

#### घ. पोत-संबद्ध प्रभारों पर 'विनिमय' दर घट-बढ़ का प्रभाव

इसे संलग्न संशोधित लागत विवरणी में सम्मिलित किया गया है ।

#### ङ. विदेशी और तटीय पोतों के बीच रखे जाने वाली 30% के विभेद के लिए तटीय पोत प्रशुल्कों का समायोजन

पोत-संबद्ध कार्यकलाप की लागत विवरणी में 5 करोड़ रुपए की अतिरिक्त आय पर विचार किया गया है ।

#### च. ब्याज संबंधी व्यय

यह पुष्टि की जाती है कि वर्ष 2001-2002, 2002-2003 और 2003-2004 के लिए ब्याज के वास्तविक आधार पर विचार किया गया है । पत्तन ने वर्ष 2001-2002 से आगे तक देय विश्व बैंक की किस्तों की वापसी-अदायगी प्रारंभ कर दी है । वर्ष 2001-2002 से पूर्व के वर्षों के लिए मंत्रालय ने दिनांक 18/27.12.2001 के पत्र सं० पीएओ/कंट्रोल/जेएनपीटी/2001-2002/350-51 द्वारा दिनांक 31 मार्च, 2001 तक 435.46 करोड़ रुपए की बकाया राशि अदा करने का सुझाव दिया है । इसने मंत्रालय को दिनांक 31 मार्च, 2002 तक का ब्याज माफ करने पर विचार करने के लिए अभ्यावेदन दिया है, तथापि मंत्रालय का निर्णय होने तक पत्तन ने वर्ष 2001-2002 से आगे की अपनी किस्तें अदा करना प्रारंभ कर दिया था । चूंकि, प्रशुल्क वृद्धि का मापदंड 'लगाई गई पूंजी पर आय' है, जो ब्याज-पूर्व होती है, इसलिए इसका प्रस्ताव पर कोई प्रभाव नहीं पड़ेगा ।

छ. व्यय का समंजन

यह पुष्टि की जाती है कि प्रस्ताव में दर्शाया गया लेखा कोड-वार व्यय वार्षिक लेखे में दर्शाए गए कार्यकलाप-वार योग के साथ समंजित किया जाता है। प्रत्येक कार्यकलाप के अधीन दर्शाया गया प्रत्यक्ष प्रचालन व्यय भी वार्षिक लेखे के व्यय से मेल खाता है।

ज. प्रोत्साहन स्कीम के परिणामस्वरूप उत्पादकता

उत्पादकता मापदंड के ब्यौरे प्रस्तुत हैं।

झ. थोक टर्मिनल की क्षमता

(i) प्रहस्तन उपस्करों के साथ बीबी 1 और बीबी 2 की मूल क्षमता निम्नानुसार है :-

(मिलियन टन)

उर्वरक और कच्ची सामग्रियां	2.9
खाद्य	0.6
जोड़	3.5

उपस्कर के बिना क्षमता का 1.5 मिलियन टन होना प्रत्याशित है।

ञ. बिक्री किए जाने के लिए प्रस्तावित थोक टर्मिनल के उपस्करों का मूल्य

बिक्री जिसे बोर्ड द्वारा विधिवत अनुमोदित किया गया है, के लिए प्रस्तावित उपस्कर की अधिग्रहण लागत दिनांक 31 मार्च, 2001 को 192 करोड़ रुपए है।

ट. रॉयल्टी

- (i) महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण ने प्रशुल्क संशोधन के लिए जेएनपीटी के पूर्व प्रस्ताव को लौटाते समय सुझाव दिया कि एनएसआईसीटी से रॉयल्टी को कंटेनर आय के रूप में माना जाना चाहिए। इस प्राधिकरण ने इंगित किया था कि जेएनपीटी की क्षमता और जेएनपीटी में वास्तविक कारोबार के बीच अंतर से संबंधित रॉयल्टी कम से कम सीधे कंटेनर कार्यकलाप में लाई जाएगी और शेष सभी कार्गो-संबद्ध कार्यकलापों को वितरित किया जाएगा।
- (ii) इस विधि का अनुपालन किया गया है और क्षमता में अंतर से अधिक प्राप्त रॉयल्टी को कंटेनर तथा थोक के बीच सकल आय के अनुपात में आबंटित किया गया था। तथापि, क्षमता में कमी के अंतर से संबंधित रॉयल्टी पर कंटेनर आय के रूप में विचार करना तर्कसंगत महसूस किया गया। किसी कार्यकलाप, जो मुख्यतः प्रशासनिक निर्णय के कारण है, में शेष रॉयल्टी पर विचार करना उचित नहीं हो सकता।
- (iii) वर्ष 2001-2002 के आंकड़े केवल अनन्तिम हैं और इनमें लेखे को अंतिम रूप दिए जाने के बाद परिवर्तन होने की संभावना है।
- (iv) पत्तन न्यास के निवल अधिशेष पर आयकर 30% की दर पर और 6% अधिभार (वास्तव में 31.5%) लगाया जाता है। इसलिए, लगाई गई पूंजी पर आय का परिकलन करते समय आयकर के प्रभाव पर भी कृपया विचार किया जाए और प्रस्तावित स्तर से 6% अधिक की सीमा तक प्रशुल्क में अतिरिक्त वृद्धि की स्वीकृति दी जाए।
- (v) प्रत्येक दो वर्षों में 10% की वृद्धि की वर्तमान विधि की बजाय पट्टा किराए के 5% की वार्षिक वृद्धि के लिए मंत्रालय के दिशानिर्देशों का अनुपालन करने की सहमति दी गई है।

- (vi) इस प्राधिकरण द्वारा समय-समय पर अनुमोदित सभी संशोधनों को ध्यान में रखते हुए प्रारूप दरों के मान सभी सुधार सम्मिलित किए गए हैं ।

10.1. जेएनपीटी के अधिकारियों के दल ने अध्यक्ष (महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण) से 2 जुलाई, 2002 को मुलाकात की और लागत विवरणी में दर्शाने के लिए प्रस्तावित प्रभारों पर अपने विचार व्यक्त करने के लिए एक और अवसर देने का अनुरोध किया । अध्यक्ष (महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण) ने अनुरोध स्वीकार कर लिया और प्राधिकरण द्वारा संशोधित की गई लागत विवरणी की एक प्रति उन्हें संशोधित प्रशुल्क निकालने में अपनाए गए दृष्टिकोण का मूल्यांकन करने के लिए दी गई थी ।

10.2. उसके प्रत्युत्तर में जेएनपीटी ने लागत विवरणी में निम्नलिखित बिंदुओं पर विचार करने का अनुरोध किया है:-

- (i) टर्मिनल की क्षमता के बाहर रॉयल्टी को संबंधित कार्यकलाप की आय के भाग के रूप में मानने की बजाय रॉयल्टी को पत्तन न्यास की अतिरिक्त क्षमता की सीमा तक माना जा सकता है, क्योंकि पत्तन के संदर्भ में केवल उस सीमा तक ही प्रतिस्पर्धी को यातायात की प्राप्ति हुई है । टर्मिनल की क्षमता से अधिक प्राप्त रॉयल्टी को जेएनपीटी कंटेनर टर्मिनल के कार्यकलापों पर आरोपित नहीं किया जा सकता और इसलिए लाभदायकता का परिकलन करने के लिए उस पर विचार नहीं किया जाना चाहिए । यही मामला द्रव के प्रहस्तन द्वारा बीपीसीएल से प्राप्त रॉयल्टी के साथ है ।

इसके अतिरिक्त, बर्थ का 100% क्षमता उपयोग भी व्यावहारिक रूप से वातप्रवाह, ज्वार और लंबाई के प्रतिबंधों तथा पुराने उपकरणों के कारण संभव नहीं है । सामान्यतया अंतर्राष्ट्रीय मानदंडों के अनुसार 75% से 80% बर्थ का कब्जा प्राप्त करना अत्यधिक उचित माना जाता है ।

- (ii) वर्ष 2002-2003 में महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण ने एमजीटी से दंडात्मक आय के लिए द्रव थोक की लाभदायकता में 10 करोड़ रुपए वापस जोड़ने का प्रस्ताव किया है । एमजीटी की बकाया पर पार्टियों द्वारा आपत्ति की गई है और दिनांक 31 मार्च, 2002 को बकाया देयताएं 67 करोड़ रुपए हैं । मूल प्रस्ताव प्रस्तुत करते समय एमजीटी आय को द्रव बल्क से और समतुल्य एमजीटी बकाया को लगाई गई पूंजी से निकाल दिया गया है ।

- (iii) आरओसीई से निकाल दिए जाने के लिए प्रस्तावित थोक टर्मिनल की परिसंपत्तियों को बिक्री के लिए अनुमोदित कर दिया गया है, परंतु बिक्री अभी भी प्रारंभ होनी है । इसमें कुछ और समय लगने की संभावना है । लागत विवरणी में प्रहस्तन आय, जो बिक्री किए जाने के लिए प्रस्तावित कुछ परिसंपत्तियों के कारण उत्पन्न होगी, पर विचार किया जाता है । इसलिए, बिक्री किए जाने के लिए प्रस्तावित परिसंपत्तियों के कारण आय में कमी नहीं की जानी चाहिए ।

- (iv) जहां अगले 2 वर्षों में पोत-संबद्ध कार्यकलाप लाभकारी हो जाएगा, वहीं पत्तन को जल-मार्ग को चौड़ा और गहरा करने में लगभग 700 करोड़ रुपए खर्च करना होगा । इससे पत्तन पर काफी वित्तीय बोझ पड़ेगा और समुद्र-संबद्ध कार्यकलाप का पूंजी आधार बढ़ जाएगा, जबकि आय में तदनुरूपी वृद्धि नहीं होगी ।

- (v) पत्तन अब वित्तीय वर्ष 2002-2003 से आयकर के अधीन है, जो पत्तन पर काफी बोझ डालेंगे और वार्षिक रूप से संभावित बोझ लगभग 40 करोड़ रुपए होगा । प्रस्ताव का मूल्यांकन करते समय कृपया उस पर विचार किया जाए ।

11. इस मामले की कार्यवाही के दौरान एकत्रित समग्र सूचना के संदर्भ में निम्नलिखित स्थिति सामने आती है:-

- (i) जेएनपीटी का दरों का मान पिछली बार मार्च, 1997 में संशोधित किया गया था । जेएनपीटी ने इस प्राधिकरण से कंटेनर प्रहस्तन प्रभारों के संशोधन के लिए अपने प्रस्ताव का अनुमोदन करने के लिए फरवरी, 2000 में अनुरोध किया । अपने दिनांक 20 मार्च, 2001 के आदेश द्वारा इस प्राधिकरण ने जेएनपीटी के उसके कंटेनर प्रभारों में वृद्धि के लिए प्रस्ताव को अन्य बातों के साथ-साथ इस कारण से अस्वीकृत कर दिया था कि कंटेनर प्रहस्तन कार्यकलाप राजस्व अधिशेष कार्यकलाप था और पत्तन की संपूर्ण स्थिति भी केवल सीमांतिक घाटा दर्शा रही

थी। चूंकि, समग्र घाटा थोक कार्गो प्रहस्तन कार्यकलापों के अधीन हुए भारी घाटे के कारण उत्पन्न हुआ, इसलिए पत्तन से स्थिति की उसकी पूर्णता में समीक्षा करने और थोक कार्गो प्रहस्तन प्रभारों के पुनः नियतन और अन्य कार्यकलापों के लिए प्रशुल्क के योजितकीकरण का व्यापक प्रस्ताव प्रस्तुत करने का सुझाव दिया गया था।

पत्तन ने अब (क) सभी कंटेनर प्रहस्तन प्रभारों, (ख) द्रव थोक कार्गो पर घाटशुल्क और (ग) हस्तचालित बोरीबंद कार्गो के लिए सेवा प्रभार के संशोधन का प्रस्ताव किया है। इसके अतिरिक्त, उन्होंने प्रशुल्क की नई मर्यादा नामतः (i) "क" श्रेणी रसायनों, सीमेंट खंगर के लिए घाटशुल्क और (ii) इस्पात की कुंडलियों और सामान्य कार्गो के लिए ग्रीब अनलोडर प्रहस्तन प्रभार के संशोधन का प्रस्ताव किया है। पत्तन ने विभिन्न कार्यकलापों और संपूर्ण पत्तन के लिए अपेक्षित लागत विवरण प्रस्तुत किया है। जेएनपीटी ब्यौरेवार लागत विश्लेषण प्रस्तुत करने और पहले की तरह सभी अतिरिक्त अपेक्षाओं के लिए तत्काल प्रत्युत्तर देने के लिए प्रशंसा किए जाने का पात्र है।

- (ii) कुछ प्रयोक्ताओं ने सुझाव दिया है कि जेएनपीटी में कुछ दरों को एमबीपीटी में मौजूद दरों के समान स्तर पर बनाए रखा जाना चाहिए। पृथक मामलों में ऐसी तुलना अर्थहीन है। इसके अतिरिक्त, इस प्राधिकरण ने अपने पिछले कई आदेशों में पुष्टि की है कि प्रशुल्क निर्धारण से संबंधित संकल्पना, सिद्धांत, मानदंड और दृष्टिकोण सभी महापत्तनों में समान होगा; परंतु प्रशुल्क का समान होना आवश्यक नहीं (और नहीं हो सकता)। इस स्थिति को ध्यान में रखते हुए, 'मानसा' का सभी टर्मिनलों में समतुल्य सेवाओं के लिए समान दर होने का सुझाव संभवतः निकट भविष्य में व्यावहारिक रूप से कार्यान्वयन योग्य नहीं हो सकता, क्योंकि ऐसा दृष्टिकोण अपनाकर कई अन्य संबद्ध पहलुओं के योजितकीकरण की मांग करता है। इसी अनुरूपता में, एक टर्मिनल में अनुमत्य प्रशुल्क की वृद्धि पड़ोसी टर्मिनल में समान वृद्धि करने का आधार नहीं हो सकती।
- (iii) प्रयोक्ताओं की ओर से एक सामान्य शिकायत रही है कि भारतीय पत्तनों में लागतें अधिक हैं, जब उनकी तुलना पड़ोस में अन्य अंतर्राष्ट्रीय पत्तनों से की जाती है। यह मानना होगा कि पत्तन सेवाएं प्रदान करने की कुल लागत बहुत हद तक सेवा प्रदायक के पूंजी ढांचे और वित्तपोषण मॉडल द्वारा प्रभावित होती है। हमारे देश में महापत्तन न्यासों का प्रबंध करने के लिए अपनाए गए सरकारी न्यास के मॉडल में महापत्तन न्यासों से आत्मनिर्भर होने की अपेक्षा की जाती है और उनसे स्वयं अपने संसाधनों से न केवल अपनी प्रचालन लागतें बल्कि पूंजीगत लागत पूरा करने की भी अपेक्षा की जाती है। इस स्थिति में, यह पत्तन क्षेत्र के व्यापक हित में नहीं होगा अगर प्रशुल्क निर्धारण प्रक्रिया उचित लागतों को नहीं मानती। केवल इस पृष्ठभूमि में, विभिन्न लागत घटकों के औचित्य के विस्तृत विश्लेषण और कार्यनिष्पादन मानकों पर बल के साथ लागत-सह मॉडल का पालन किया जा रहा है। लागत-सह दृष्टिकोण सभी महापत्तन न्यासों और निजी टर्मिनलों के मामले में अपनाया गया है और इसलिए यह सभी पत्तन न्यासों/निजी टर्मिनलों के लिए साझा तौर पर वैकल्पिक दृष्टिकोण विकसित किए जाने तक जेएनपीटी के मामले में भी लागू होगा।
- (iv) सीएसएलए ने सही तौर पर उत्पादकता को प्रशुल्क के साथ संबद्ध करने की आवश्यकता पर बल दिया है। इस प्राधिकरण की अभिव्यक्त स्थिति प्रचालनात्मक क्षमता सुधारने के लिए प्रशुल्क बढ़ाने का प्रयोग करना है। कंटेनर प्रहस्तन जेएनपीटी का मुख्य कार्य है। यह उल्लेखनीय है कि यह प्राधिकरण कंटेनर प्रचालन के लिए क्षमता संबद्ध प्रशुल्क (ईएलटी) स्कीम तैयार करने के लिए एक कार्यदल गठित कर चुका है। उल्लेखनीय है कि कार्यदल में जेएनपीटी और सीएसएलए दोनों के प्रतिनिधि शामिल हैं। जब ईएलटी स्कीम सभी महापत्तनों के लिए साझा तौर पर लागू की जाती है, तब इसमें जेएनपीटी में लगाए जाने वाले कंटेनर प्रशुल्क स्वतः ही शामिल होंगे।

जेएनपीटी द्वारा प्रस्तुत उत्पादकता संबंधी आंकड़े प्रोत्साहनपूर्ण तरीके से कार्यनिष्पादन में सुधार इंगित करते हैं। फिर भी, जेएनपीटी का यह तर्क कि यह अपने कर्मचारियों को उत्पादकता प्रोत्साहन अदा करता है, मानकीय उत्पादन स्तरों और प्रोत्साहन स्कीम के आधार पर गौर किए बिना उत्पादकता का संकेतक नहीं माना जा सकता।

- (v) प्रस्तुत किए गए संशोधित लागत विवरण की संवीक्षा से पता चलता है कि पत्तन ने एफएण्डएम आय नामशः न्यूनतम गारंटीशुदा यातायात (एमजीटी) में कमी के लिए दंड की मुख्य मद को शामिल नहीं किया है। अगर गारंटीशुदा थुपुट को पूरा करने के कारण कोई दंड नहीं है तो अनुरूप घाटशुल्क आय होनी चाहिए। पत्तन ने तर्क दिया है कि एमजीटी बकाए पर संबंधित पार्टियों द्वारा विवाद किया जाता है और यह केवल 'प्राप्तियों' को बढ़ाता है। यह उल्लेखनीय है कि पत्तन भूमि का आबंटन एमजीटी प्रतिबंधों के शर्ताधीन है और पट्टा करार/आवंटन पत्र ऐसा ही निर्दिष्ट करता है। चाहे किसी भी कारण से अगर पत्तन उसके बदले प्रशुल्क पर बोझ ढालकर यह आय प्राप्त करने में समर्थ नहीं है तो वह उपयुक्त नहीं होगा।
- वर्ष 2003-2004 के लिए पत्तन ने न्यूनतम गारंटी थुपुट में कमी के लिए दंड से होने वाली किसी आय का पूर्वानुमान नहीं किया है। अगर दंड से आय नहीं है तो घाटशुल्क को अधिक होना चाहिए। यह अवलोकन किया जाता है कि द्रव थोक से वर्ष 2002-2003 की तुलना में यातायात और घाटशुल्क को किए गए पूर्वानुमान से कम बताया गया है। वर्ष 2000-2001 के लेख पर टिप्पणी से यह प्रतीत होता है कि कतिपय पार्टियों के न्यूनतम गारंटी थुपुट का दायित्व बैंक फार्म ऑपरेटरों द्वारा बैंक गारंटी की प्रस्तुति के अधीन पुनः अनुसूचित किया गया है। हमने लागत विवरण में इस मद में कोई परिवर्तन नहीं किया है। अगर बाद में यह पाया जाता है कि वास्तविक स्थिति भिन्न थी और पूर्वानुमान से इस आय को हटाने से पत्तन को व्यर्थ लाभ हुआ है तो आगामी समीक्षा/संशोधन के समय उचित समायोजन किया जाएगा।
- (vi) पोत-संबद्ध कार्यकलापों से आय का आंकलन करते समय पत्तन ने विनिमय दर में घट-बढ़ के कारण डॉलर मूल्यवर्गित प्रशुल्क मदों से वर्ष 2002-2003 और 2003-2004 के दौरान प्राप्त होने वाली प्रत्याशित अतिरिक्त आय पर विचार नहीं किया था। पत्तन ने विदेशगामी पोतों से पोत-संबद्ध आय के समानुपात के आधार पर बाद में यह सूचना प्रस्तुत की है। विनिमय दर की घट-बढ़ की वर्तमान प्रवृत्ति को देखते हुए वर्ष 2002-2003 और 2003-2004 के लिए विदेशगामी पोतों और कंटेनरों पर रुकने के समय प्रभारों से होने वाली पोत-संबद्ध आय की वर्धित आय की गणना क्रमशः 2% और 4% (पूर्व मामलों में अपनाए गए 3% और 6% की बजाय) करना उचित माना जाता है।
- (vii) सरकार के नीतिगत निर्णय के अनुसार तटीय पोत का प्रशुल्क विदेशगामी पोत के प्रशुल्कों के 70% पर निर्धारित किया जाता है। इसके अतिरिक्त, तटीय पोत की दरें रुपए के रूप में निर्धारित की जाती हैं, जबकि विदेशगामी पोत की दरें अमरीकी डॉलर के रूप में मूल्यवर्गित की जाती हैं। यह प्राधिकरण अन्य महापत्तनों से संबंधित मामलों में निर्णय ले चुका है कि विषमता (जो पिछले संशोधन से अमरीकी डॉलर की तुलना में भारतीय रुपए के मूल्यहास के कारण बढ़ गई होगी) प्रशुल्क संशोधन के समय 30% के स्तर पर बहाल की जानी होगी। यहां तक कि अगर विदेशगामी पोतों के लिए दरों का संशोधन नहीं भी होता, फिर भी स्वीकृत स्तर तक विषमता को बहाल करने के लिए तटीय पोतों के लिए दरों का पुनःवर्णन करना आवश्यक होगा। इसका अर्थ पत्तन को यहां तक कि विदेशगामी पोतों पर मौजूदा पोत-संबद्ध प्रभारों के संशोधन के बिना अतिरिक्त आय है। जेएनपीटी ने लागत विवरण में इस अतिरिक्त आय पर विचार नहीं किया था। इंगित किए जाने पर जेएनपीटी ने अतिरिक्त आय के अनुमान करने का आधार प्रस्तुत किया। तदनुसार, इसे लागत विवरण में सम्मिलित किया गया है। प्रशुल्क के इस पुनः उल्लेख के परिणामस्वरूप तटीय पोतों के लिए प्रशुल्क में तीव्र वृद्धि हो सकती है। यह मानना होगा कि तटीय पोत इस विषय पर सरकारी नीति में उल्लिखित मात्रा से अधिक छूट का लाभ उठाते रहे हैं। इसके अतिरिक्त, पोत-संबद्ध आय का केवल 4% ही तटीय पोतों से प्राप्त होता है।
- (viii) (क) जेएनपीटी रियायत करार के अनुसार एनएसआईसीटी से परवर्ती द्वारा प्रहस्तन किए गए कंटेनरों के आधार पर रॉयल्टी प्राप्त कर रहा है। प्रस्ताव अग्रेषित करते समय जेएनपीटी ने कंटेनरों का प्रहस्तन करने के लिए अपने कंटेनर टर्मिनल की क्षमता की सीमा तक कंटेनर कार्यकलाप को सीधे रॉयल्टी की आय आवंटित की थी और शेष को कंटेनर कार्यकलाप और थोक कार्यकलाप में विभाजित किया गया था। यह पिछली बार जेएनपीटी के प्रस्ताव को वापस करते समय इस प्राधिकरण द्वारा दिए गए सुझाव के अनुसार था।

पत्तन ने तर्क दिया है कि समस्त क्षमता व्यावहारिक रूप से प्राप्त नहीं की जा सकती और इसलिए 75% से 80% तक बर्थ के कब्जे पर रॉयल्टी से आय को आबंटित करने के लिए उचित रूप से विचार किया जा सकता है। यह उल्लेखनीय है कि क्षमता अनुमान विभिन्न निविष्टि संघटकों के लिए स्वयं केवल मानकीय कारकों को मानता है, जो साधारणतया प्राप्त/प्राप्त करने योग्य शीर्ष आंकड़े नहीं हैं। इसे ध्यान में रखते हुए, व्यावहारिक विचारों पर इस प्रकार आंकलित क्षमता में और कमी की अनुमति देना दोहरी छूट देना होगा और यह उचित नहीं है। अगर इंगित क्षमता के आंकलन के कारण कर से मुक्त करने के कोई कारक हैं तो जेएनपीटी को पुनः निकाले गए आंकड़े उसके लिए औचित्य के साथ प्रस्तुत करने चाहिए थे।

- (ख) पत्तन ने बाद में प्रस्ताव किया कि जहां कंटेनर कार्यकलाप की आय के भाग के रूप में जेएनपीटी टर्मिनल की क्षमता की तुलना में थ्रूपुट में कमी से संबंधित रॉयल्टी पर विचार करना तर्कसंगत है तो वहां किसी कार्यकलाप में शेष रॉयल्टी पर विचार करना उपयुक्त नहीं होगा। यह मुख्यतः प्रशासनिक निर्णय के कारण है और इसलिए इसे पृथक लागत विवरणों से हटाए जाने की आवश्यकता है।

रॉयल्टी पत्तन को होने वाली एक निश्चित आवर्ती आय है। निजीकरण का एक उद्देश्य पत्तन प्रयोक्ताओं को लागत कम करना है। इसलिए, लागत का बोझ कम करने के लिए अवशिष्ट रॉयल्टी भुगतान को लागू करना तर्कसंगत है। यह उल्लेखनीय है कि सीएचपीटी ने हाल ही में इस तथ्य के बावजूद कि इस प्राधिकरण ने उसे भावी विकासात्मक आवश्यकताओं की पूर्ति के लिए एस्को व्यवस्था बनाए रखने का सुझाव दिया है, अन्य सभी वस्तुओं को परस्पर आर्थिक सहायता देने के लिए सीसीटीएल से संपूर्ण रॉयल्टी प्राप्तियों का प्रयोग करने का प्रस्ताव किया है। टीपीटी में भी इसके द्वारा पीएसएसिकाल से उत्पन्न रॉयल्टी आय को प्रशुल्क निर्धारण के लिए लिया जाता है।

एनएसआईसीटी बर्थ में आ रहे पोतों पर जेएनपीटी को उपार्जित बर्थ किराया प्रभार भी रॉयल्टी आय के सदृश है और इसलिए उसे रॉयल्टी के समान आधार पर आबंटित किया जाना आवश्यक है। फिर भी, यह संशोधन नहीं किया गया है और ऐसी प्राप्तियों को केवल समुद्री कार्यकलाप के अधीन लिया गया है।

- (ix) पत्तन ने कहा है कि पिछले पांच वर्षों के थोक मूल्य सूचकांक (डब्ल्यूपीआई) के आधार पर मुद्रास्फीति 5% पर मानी जाती है। तथापि, वर्ष 2001-2002 और 2002-2003 के लिए पूर्वानुमानित आय को पूर्व वर्षों के आंकड़ों के 10% से भी अधिक देखा गया है जबकि वर्ष 2003-2004 के लिए यह अत्यधिक अर्थात् लगभग 18% है। कारणों की पुष्टि करने के लिए कहे जाने पर पत्तन ने कहा है कि संशोधित अनुमान 2001-2002 में कंटेनर यातायात का पूर्वानुमान 16% और पोतों की संख्या 20% अधिक लगाया गया था, जिससे अधिक विद्युत, ईंधन आदि की खपत हुई। कंटेनर प्रहस्तन के लिए ट्रैक्टर-ट्रेलरों की किराया लागत में भी काफी वृद्धि हुई है और एमएसईबी द्वारा विद्युत प्रशुल्क में 18% की वृद्धि की गई है। वर्ष 2003-2004 में कंटेनर यातायात में 15% की और पोतों की संख्या में 8.7% की वृद्धि होना पूर्वानुमानित है। तलकषण व्यय भी लंगरगाह क्षेत्र, बीपीसीएल जेट्टी और समुद्रतल क्षेत्र में तलकषण के कारण 12.3 करोड़ रुपए से बढ़कर 28 करोड़ रुपए होना प्रत्याशित है। नई आरटीजीसी को पट्टे पर लेना और दो नए आरएमक्यूसी की अधिप्राप्ति भी प्रचालन लागतों में अधिक वृद्धि में योगदान देते हैं। तथापि, अतिरिक्त यातायात के कारण वृद्धि की मात्रा और क्या जैसा दावा किया गया है, मुद्रास्फीति के कारण वृद्धि 5% तक प्रतिबंधित की गई है या नहीं, को इंगित करने के लिए कोई विभाजन उपलब्ध नहीं है। पत्तन द्वारा यथा प्रस्तुत व्यय के अनुमान इस चरण पर किसी परिवर्तन के बिना स्वीकार कर लिए गए हैं। अगर यह पाया जाता है कि इस दृष्टिकोण ने पत्तन को अनुचित लाभ दिया है तो आगामी समीक्षा संशोधन के समय आवश्यक समायोजन किया जाएगा।

- (x) पत्तन ने रेलवे पर (मुख्यतः पत्तन द्वारा निर्मित स्थायी मार्ग के मूल्यहास और उससे संबंधित आरओसीई) व्यय को थोक और कंटेनर कार्यकलापों को समान रूप से जैसा पिछली बार किया गया था, आबंटित करने की



बजाय पूर्णतः कंटेनर कार्यकलाप को आबंटित किया है। पत्तन ने स्पष्ट किया है कि प्रारंभ में यह संकल्पना की गई थी कि रेलवे का प्रयोग उर्वरक/कच्ची सामग्री आदि के अत्यधिक मात्रा में थोक की दुलाई के लिए किया जाएगा। शुष्क थोक यातायात के वस्तुतः कम हो जाने से आईसीडीसी तक और वहां से कंटेनरों की दुलाई के लिए अब विशेष रूप से रेलवे स्थायी मार्ग का प्रयोग किया जाता है। इसके दृष्टिगत, रेलवे की संपूर्ण लागत इस बार कंटेनर कार्यकलाप को आबंटित की गई है।

पत्तन ने पुष्टि की है कि पत्तन रेलवे को नाममात्र की लागत पर भारतीय रेलवे को स्थानांतरित कर दिया गया है। भारतीय रेलवे द्वारा प्रचालन किया जाता है और पत्तन तक और वहां से यातायात के लिए रेलवे माल भाड़ा/कर्षण प्रभार उनके द्वारा संग्रहीत किए जाते हैं। इसलिए, यह उचित प्रतीत होता है कि भारतीय रेलवे इस अर्जन में से जेएनपीटी को मूल्यहास और जेएनपीटी द्वारा निर्मित और भारतीय रेलवे को सौंपे गए रेलवे स्थायी मार्ग की लागत पर आय के लिए अदा करेगा। कंटेनर प्रहस्तन कार्यकलाप में इस लागत को शामिल करना प्रयोक्ताओं पर अतिरिक्त बोझ डालना प्रतीत होता है। यह भी संभव है कि रेलवे ने अपना प्रशुल्क नियत करते समय इस व्यय को हिसाब में नहीं लिया हो। चूंकि, यह व्यय पत्तन की राष्ट्रीय नेटवर्क से संयोजकता के लिए अनिवार्य आधारभूत संरचना पर है, इसलिए इसकी अनुमति इस बार कंटेनर कार्यकलाप के अधीन लागत की मद के रूप में दी जाती है। तथापि, जेएनपीटी को आगामी समीक्षा/संशोधन के पूर्व भारतीय रेलवे के साथ मामला हल करने का सुझाव दिया जाता है।

- (xi) टाऊनशिप पर व्यय पत्तन द्वारा कंटेनर कार्यकलाप का 70% आबंटित किया जाता है, जब कंटेनर कार्यकलाप के वेतन और मजदूरी पर व्यय कुल का लगभग 33% है और सामान्य प्रशासन पर व्यय सभी चार मुख्य कार्यकलापों मुख्यतः थोक कार्गो, कंटेनरों, समुद्री और संपदा को आबंटित किया गया है। पत्तन को कर्मचारियों की संख्या अथवा निवल ब्लॉक या प्रत्यक्ष व्यय जल युक्तिसंगत आधार पर टाऊनशिप संबंधी व्यय आबंटित करने का सुझाव दिया गया था। पत्तन ने स्पष्ट किया है कि कंटेनर कार्यकलाप का प्रत्यक्ष व्यय वर्ष 2002-2003 और 2003-2004 के लिए लगभग 65-80% है। भविष्य में पत्तन मुख्यतः कंटेनर प्रहस्तन पत्तन होने जा रहा है, क्योंकि थोक टर्मिनल को कंटेनर टर्मिनल में परिवर्तित करने का प्रस्ताव है। इसलिए, यह उचित है कि टाऊनशिप व्यय का 70% कंटेनर कार्यकलाप को आबंटित किया जाए। इस पृष्ठभूमि में, टाऊनशिप व्यय के आबंटन से संबंधित कोई परिवर्तन नहीं किया जा रहा है।
- (xii) पत्तन ने स्पष्ट किया है कि प्रस्ताव में यातायात का पूर्वानुमान दसवीं पंचवर्षीय योजना में किए गए पूर्वानुमान से कम है। यह दसवीं पंचवर्षीय योजना के निर्माण के समय पूर्वानुमानित आंकड़ों के स्थूल अनुमानों के कारण है, जबकि इस प्रस्ताव में प्रस्तुत पूर्वानुमान वास्तविक कार्यानिष्पादन पर आधारित और वर्ष 2002-2003 के लिए बजट अनुमान तैयार करने के लिए अपनाए गए हाल के अनुमान हैं। अन्य किसी विश्वसनीय आंकड़े का अनुपालन करने के अभाव में इन पूर्वानुमानों को स्वीकार किया जाता है। अगर बाद में यह देखा जाता है कि वास्तविक यातायात और उन वर्षों के लिए पूर्वानुमानों में व्यापक भिन्नता है तो पत्तन द्वारा कम मान लगाए जाने के कारण प्राप्त लाभ को आगामी समीक्षा संशोधन के समय समायोजित किया जाएगा।
- (xiii) पत्तन ने पत्तन क्राफ्ट जेट्टी और छिछले जल के बर्थ की पूंजी लागत को कंटेनर प्रहस्तन कार्यकलाप और थोक प्रहस्तन कार्यकलाप को विभाजित किया है। बर्थ का अनुरक्षण व्यय और पूंजी लागत पोत-संबद्ध होने के कारण सामान्यतया समुद्री कार्यकलाप को आबंटित की जानी होती है। पत्तन ने स्पष्ट किया है कि यहां तक कि थोक टर्मिनल और कंटेनर टर्मिनल के मुख्य बर्थ को प्रारंभ से ही पत्तन द्वारा अनुपालन की जा रही पद्धति के अनुसार थोक प्रहस्तन कार्यकलाप और कंटेनर प्रहस्तन कार्यकलाप के अधीन माना गया है। बर्थ की लागत को कार्गो प्रहस्तन कार्यकलाप के अधीन मानने का कारण यह है कि बर्थ कार्गो प्रहस्तन उपस्कर, पाइपलाइनों आदि और क्रैन, ट्रैक्टर ट्रैलरों जैसे घल प्रहस्तन उपस्करों के आवागमन को समर्थन देने के लिए बुनियादी आधारभूत ढांचा है। पत्तन द्वारा अनुपालन किए जाने वाले इस व्यय के आबंटन से अनुकूल बने रहने के लिए इसने संबंधित कार्गो प्रहस्तन कार्यकलाप से संबंधित बर्थ किराया प्रभारों को स्थानान्तरित करने का प्रस्ताव किया है।

यह उल्लेखनीय है कि बर्थ की उर्ध्वाकार दीवार का प्रयोग पोत की बर्थिंग के लिए किया जाता है और इसलिए परिसंपत्तियों और उस पर होने वाले व्यय को पोत-संबद्ध कार्यकलाप के अधीन मानना होगा। पत्तन द्वारा प्रस्तुत विवरण में मुख्य कंटेनर टर्मिनल बर्थ और थोक टर्मिनल बर्थ पर होने वाले व्यय के संबंध में इस चरण पर कोई परिवर्तन नहीं किया जाता है। छिछले जल के बर्थ की लागत भी पत्तन द्वारा यथा प्रस्तावित रहने की अनुमति दी जाती है। बर्थ किराया आय को पत्तन द्वारा जैसा मूल रूप से दर्शाया गया था, समुद्री कार्यकलाप के अधीन बनाए रखा जाता है। तथापि, पत्तन को भविष्य में बर्थ की पूंजी और अनुरक्षण लागतें पोत-संबद्ध कार्यकलाप को न कि कार्गो संबद्ध कार्यकलाप को आबंटित करने की सही कार्यविधि का पालन करने का सुझाव दिया जाता है। घाट और क्षितिजाकार सतह, जिसका प्रयोग कार्गो प्रचालन के लिए किया जाता है, पर व्यय को कंटेनर/थोक प्रहस्तन कार्यकलापों को आबंटित किया जा सकता है।

तथापि, पत्तन क्राफ्ट जेट्टी, जिसका प्रयोग पत्तन के क्राफ्ट को बांधने के लिए किया जाता है, की पूंजी लागत समुद्री कार्यकलाप को स्थानान्तरित की जाती है, क्योंकि इसका प्रयोग एकमात्र समुद्री कार्यकलापों के लिए किया जाता है।

- (xiv) महापत्तन न्यासों के मामले में अनुमत्य लगाई गई पूंजी पर आय (आरओसीई) में पूंजी पर ब्याज (उस दर, जिसपर सरकार पत्तनों को ऋण देती है) और बनाए रखने वाले दो अनिवार्य प्रारक्षित निधि में से प्रत्येक को 3% अंशदान शामिल होता है। पत्तनों को सरकारी ऋणों की ऋणदाय दर अब वर्ष 2002-2003 के लिए 13½% से घटाकर 12½% कर दी गई है। इसलिए, लगाई गई पूंजी पर आय पत्तन द्वारा दावा किए गए 19.5% की बजाय 18.5% पर मानी जाए। अनुमत्य 18.5% का आरओसीई केवल अधिकतम अनुमेय सीमा है; और किसी पत्तन न्यास के लिए सदैव इस उच्चतम सीमा स्तर पर आय प्राप्त करना अनिवार्य नहीं है। हाल ही में, वर्णित कारणों से कुछ अन्य महापत्तनों में प्रशुल्क का संशोधन उनके द्वारा अधिकतम अनुमेय सीमा के काफी कम स्तर पर पसंद किए गए लगाई गई पूंजी पर आय की अनुमति देकर निपटाया गया है।

पिछले प्रस्ताव में यह इंगित किया गया था कि पत्तन विश्व बैंक के ऋण पर ब्याज अदा नहीं कर रहा था। वास्तव में, वर्ष 2000-2001 में अदा किया गया ब्याज देय ब्याज से कम था और पत्तन ने सरकार को वित्तीय पुनर्गठन के लिए प्रस्ताव दिया था। इस प्रशुल्क संबंधी कार्य में पत्तन ने वर्ष 2002-2003 और 2003-2004 के लिए पूर्वानुमानों में विश्व बैंक के ऋण पर ब्याज सहित देय कुल ब्याज पर विचार किया है। अपने उत्तर में उन्होंने स्पष्ट किया है कि सरकार ने अभी तक वित्तीय पुनर्गठन/पत्तन के निगमीकरण से संबंधित कोई अंतिम निर्णय नहीं लिया है और यह आग्रह किया है कि पत्तन को विश्व बैंक ऋण पर देय ब्याज सहित देय वास्तविक ब्याज अदा करना प्रारंभ करना चाहिए। तदनुसार, पत्तन ने वर्ष 2001-2002 से वास्तविक ब्याज अदा करना प्रारंभ कर दिया है और उसने मंत्रालय से दिनांक 31.03.2002 तक विश्व बैंक ऋणों पर ब्याज माफ करने का अनुरोध किया है। महापत्तनों के मामले में लगाई गई कुल पूंजी पर आय की अनुमति दी जाती है। इसलिए, देय ब्याज की मात्रा का तब तक प्रशुल्क प्रस्ताव पर कोई प्रभाव नहीं पड़ता, जब तक इसकी ब्याज-पूर्व निवल अधिशेष से कटौती नहीं की जाती। चूंकि, इस प्राधिकरण ने अभी तक महापत्तन न्यासों के मामले में लगाई गई पूंजी पर आय की अनुमति देने के लिए अब अपनाए जा रहे मॉडल को परिवर्तित करने का सामान्य निर्णय नहीं लिया है, इसलिए इस चरण पर जेएनपीटी के मामले में इस कारण से कोई परिवर्तन नहीं किया जाता है।

- (xv) जेएनपीटी द्वारा लगाई गई पूंजी का पूर्वानुमान वर्ष 2002-2003 में लगभग 106 करोड़ रुपए और वर्ष 2003-2004 में 84 करोड़ रुपए तक वृद्धि करने के लिए किया गया है, जिसमें परिसंपत्तियों में अधिकांश कंटेनर प्रहस्तन कार्यकलाप के लिए वृद्धि की जानी है। कंटेनर टर्मिनल की क्षमता वर्ष 2002-2003 में 7 लाख टीईयू से बढ़कर 8.25 लाख टीईयू और वर्ष 2003-2004 में 9.50 लाख टीईयू होने की सूचना है। नए क्रेन अधिग्रहीत करने/किराए पर लेने की आवश्यकता से संबंधित एक प्रश्न के उत्तर में पत्तन ने बताया है कि मौजूदा उपस्कर 12 वर्ष से अधिक पुराना है और उत्पादकता सुधारने तथा ग्राहक की संतुष्टि बढ़ाने के दृष्टिगत यहां तक कि वर्तमान और वर्ष 2002-2003 तथा 2003-2004 के लिए पूर्वानुमानित थ्रुपुट वर्धित क्षमता से बहुत कम है, अतिरिक्त नए क्रेन अधिग्रहीत करने/किराए पर लेने का प्रस्ताव किया जाता है।

- (xvi) यहाँ उल्लेख करना संगत है कि परिसंपत्तियों का निवल ब्लॉक जोकि "आय" के लिए अर्हता प्राप्त करता है और उसमें केवल ऐसी परिसंपत्तियाँ ही विहित हो सकती हैं, जो पूरी और चालू हो जाती हैं। इसी प्रकार, जो परिसंपत्तियाँ मरम्मत से परे क्षतिग्रस्त हों, बिक्री कर दी गई हैं/चालू नहीं हैं और बिक्री किए जाने के लिए अपेक्षित हैं, को भी इस तथ्य पर ध्यान दिए बिना कि चाहे ऐसा समायोजन लेखा बहियों में किया गया है या नहीं, प्रशुल्क की संगणना के प्रयोजनार्थ निवल ब्लॉक से हटा दी जाती हैं। थोक टर्मिनल से संबंधित कुछ परिसंपत्तियाँ (5789.86 लाख रुपए की) प्रयोग में नहीं हैं और उनकी बिक्री करना प्रस्तावित है। पत्तन ने इस कार्य के प्रयोजनार्थ इन परिसंपत्तियों को इस आधार पर कि वे केवल बिक्री के लिए अनुमोदित हैं, परंतु बिक्री में कुछ समय लगेगा, हटाने के विरुद्ध तर्क दिया है। यह तर्क स्वीकार नहीं किया जा सकता, क्योंकि लागत घटक और वह भी ऐसी सुविधा, जिसे समाप्त करने का निर्णय लिया जा चुका है, के स्थायीकरण द्वारा प्रशुल्क वृद्धि की अनुमति देने का कोई औचित्य नहीं है। लागत विवरणों में शामिल की गई इन सुविधाओं से अल्प आय न तो यह स्थिति बदल सकती है और न ही इस मामले में सामने आ रही अंतिम लागत स्थिति में काफी परिवर्तन कर सकती हैं। तदनुसार, इन परिसंपत्तियों को 'निवल ब्लॉक' से हटा दिया गया है। निवल ब्लॉक से इन परिसंपत्तियों को हटा देने से मूल्यहास का समतुल्य आंकड़ा भी संशोधित कर दिया गया है।
- (xvii) प्रशुल्क कार्य के लिए शामिल किया जाने वाला अधिकतम अनुमेय आरओसीई पूंजीगत परिसंपत्तियों के उपयोग का कार्य है। कई मामलों में इस प्राधिकरण ने क्षमता उपयोग के संदर्भ में आरओसीई कम किया है।
- चूंकि, जेएनपीटी कंटेनर टर्मिनल की क्षमता की तुलना में वास्तविक यातायात में गिरावट की सीमा तक रॉयल्टी की आय कंटेनर कार्यकलाप को आबंटित की जाती है, इसलिए आरओसीई में और अवमंदन करना आवश्यक नहीं है। इसी प्रकार, बीपीसीएल से रॉयल्टी की आय पर (द्रव) थोक प्रहस्तन कार्यकलाप के अधीन विचार किया गया है। थोक कार्यकलाप के संबंध में बर्थ के कम उपयोग के कारण आरओसीई में कोई समायोजन नहीं किया गया है।
- (xviii) (क) पत्तन ने 77.50 करोड़ रुपए (भंडार मालसूची के लिए 14.50 करोड़ रुपए और विविध देनदारों के लिए 63 करोड़ रुपए) को आरओसीई के संगणन के लिए कार्यशील पूंजी के रूप में माना है। पत्तन द्वारा तुलनपत्र में दर्शाई और प्रशुल्क कार्य के लिए मानी गई भंडार मालसूची दो वर्षों से अधिक की औसत खपत प्रदर्शित करती है। इस प्राधिकरण ने, अन्य महापत्तनों के मामले में यह निर्णय लिया है कि जबकि प्रशुल्क नियतन के लिए भंडारों की छः महीने की औसत खपत उचित मानी जा सकती है, वहीं या तो दीर्घ नौसंचालन नदी अथवा दूरस्थ अवस्थान के दृष्टिगत एक वर्ष की औसत खपत के बराबर मालसूची स्वीकार की जा सकती है। प्रारंभ में, जेएनपीटी के मामले में भी एक वर्ष की औसत खपत के बराबर एक मालसूची की अनुमति आरओसीई के संगणन के लिए जा सकती है। इसके दृष्टिगत, केवल 6 करोड़ रुपए को भंडार मालसूची की उचित सीमा के रूप में माना जा सकता है। प्रसंगवश, 8 करोड़ रुपए मूल्य के अतिरिक्त पुर्जें थोक टर्मिनल से संबंधित परिसंपत्तियों के साथ बिक्री के लिए प्रतीक्षारत हैं।
- (ख) आरओसीई के संगणन के लिए लगाई गई पूंजी के भाग के रूप में माने गए विविध देनदार के लिए 63.00 करोड़ रुपए की राशि में टैंक फार्म किराए के उर्ध्वमुखी संशोधन के कारण 4.96 करोड़ रुपए की राशि शामिल है, जिसे इस प्राधिकरण द्वारा संबद्ध मामले में रद्द कर दिया गया था। पत्तन ने तर्क दिया है कि इस राशि को शामिल किया जाना होगा, क्योंकि इसने इस प्राधिकरण के प्रतिवादिता आदेश को परिवर्तित करने के लिए सरकार के साथ मामला उठाया है। यह असंगति के लगभग करीब होगा अगर मात्र इस कारण से कि पत्तन इस प्राधिकरण के निर्णय से सहमत नहीं है। रद्द गई राशि पर आय की अनुमति दी जाती है। महत्वपूर्ण रूप से, किसी उच्च न्यायिक मंच ने विवादेत अग्रगण्य रद्द नहीं किया है। इस राशि को पत्तन द्वारा माने गए विविध देनदार के आंकड़े से हटाना होगा,

(ग) यहां तक कि विविध देनदार की शेष राशि भी यह मानते हुए अधिक है कि अधिकांश पोत-संबद्ध प्रभार और कार्गो-संबद्ध प्रभार पहले ही अथवा कार्गो की स्वीकृति के समय अदा कर दिए जाते हैं। सामान्यतया अधिक से अधिक दो महीने के संपदा किराए को विविध देनदार के लिए अनुमति दिया जाने वाला उचित आंकड़ा माना जा सकता है। कंटेनरों पर दो महीने के रुकने के समय प्रभार की इसी अनुरूपता पर उदार दृष्टिकोण लेते हुए यहां तक कि यद्यपि ऐसे प्रभार लाइनों/एजेंटों द्वारा रखे जाने वाले जमा लेखों में नामे डाले जाते हैं, कंटेनर कार्यकलाप के अधीन अनुमति दी जा सकती है।

पत्तन ने कार्यशील पूंजी के लिए रोकड़ शेष आवश्यकता के लिए कुछ भी दावा नहीं किया है। इस प्रकार आरओसीई के संगणन के लिए कार्यशील पूंजी (मालसूची और देनदार) को वर्ष 2002-2003 के लिए 6216.85 लाख रुपए और वर्ष 2003-2004 के लिए 6144.53 लाख रुपए कम कर दिया गया है।

(xix) प्रयोक्ता निम्न ब्याज दर प्रणाली, जहां वाणिज्यिक बैंकों और वित्तीय संस्थानों से ऋण बहुत कम दरों पर उपलब्ध है, के दृष्टिगत महापत्तन न्यासों को अनुमत्त आरओसीई की उच्चतर दरों पर आपत्ति करते रहे हैं। निजी टर्मिनल प्रचालक भी आरओसीई की अनुमति देते समय महापत्तन न्यासों की तुलना में उनसे किए जाने वाले विभेदक व्यवहार के बारे में अभ्यावेदन देते रहे हैं। महापत्तन न्यासों के मामले में अनुमत्त आरओसीई में पूंजी पर ब्याज (उस ऋणदाय दर के समतुल्य, जिसपर सरकारी ऋण पत्तन न्यास को उपलब्ध हैं) और रखी जाने वाली दो अनिवार्य प्रारक्षित निधियों में से प्रत्येक में 3% का अंशदान शामिल होता है। यह वर्ष 2002-2003 के लिए इस समय 18.6% है। इस मॉडल की समीक्षा प्रारंभ की जा चुकी है। अगर समीक्षा का परिणाम अपनाए गए मौजूदा दृष्टिकोण में संशोधन होता है तो इस मामले में समतुल्य परिवर्तन किए जा सकते हैं; परंतु ऐसा बुनियादी परिवर्तन राजा तौर पर सभी महापत्तनों में लागू किया जाएगा। ऐसे समय तक, लगाई गई पूंजी पर आय का अनुमति देने की मौजूदा विधि को जारी रखना होगा; और केवल जेएनपीटी के संबंध में विषयन नहीं किया जा सकता।

(xx) पत्तन ने इंगित किया है कि महापत्तनों को अभी तक निगमित कर के भुगतान से छूट दी गई है, क्योंकि वे साधारण खण्ड अधिनियम के अनुसार स्थानीय प्राधिकारियों की श्रेणी में आते थे। पत्तन ने इंगित किया है कि आयकर अधिनियम को इस वर्ष के वित्त अधिनियम द्वारा विशेष रूप से स्थानीय प्राधिकारियों, जिन्हें निगमित कर के भुगतान से छूट दी जाती है, का उल्लेख करने के लिए संशोधित किया गया है। महापत्तन न्यासों का उस सूची में विशेष रूप से उल्लेख नहीं किया गया है और वे अब तदनुसार 5% की दर पर अधिभार सहित 30% की दर पर निगमित कर अदा करने योग्य हो गए हैं। इसलिए, पत्तन ने अनुरोध किया है कि आरओसीई का परिकलन करते समय आयकर के प्रभाव पर भी विचार किया जाए और प्रारंभिक रूप से प्रस्तावित कुल मिलाकर 14% तक, 6% की सीमा तक प्रशुल्क में अतिरिक्त वृद्धि स्वीकृत की जाए।

निजी टर्मिनलों के संबंध में अन्य मामलों में इस प्राधिकरण द्वारा यह एक निर्धारित स्थिति है कि कराधान के प्रभाव को प्रशुल्क के परिकलन में शामिल नहीं किया जा सकता और केवल एक कर-पूर्व आय की अनुमति दी जाएगी। स्वयं अपनी और उधार ली गई निधियों के बीच भेद नहीं करने के महापत्तनों के मामले में अपनाए गए आरओसीई के दृष्टिकोण के दृष्टिगत पत्तनों को एक सुविधा उपलब्ध है। भेदमूलक होने के दोषों के बिना यह प्राधिकरण निजी टर्मिनलों के मामले में कर-पूर्व आय और पत्तन न्यासों के मामले में कर-पश्चात् आय की अनुमति नहीं दे सकता। उपलब्ध सुविधा और अनुमति दी जा चुकी 18.6% आरओसीई, जिसे वर्तमान उधार-दर की स्थिति में उदार के रूप में देखा जा सकता है, के दृष्टिगत महापत्तनों पर नई अधिरोपित कर देयता के संदर्भ में आय के स्तर में वृद्धि करने का कोई मामला नहीं बनता।

पहले, महापत्तन न्यास अपनी प्रारक्षित निधियों में उत्पन्न संपूर्ण अधिशेष को सरकार के साथ उनकी भागीदारी की आवश्यकता के बिना प्रतिधारित कर रहे थे। प्रबंधन एजेंसी (अर्थात् पत्तन न्यास) द्वारा उत्पन्न अधिशेष के हिस्से का दावा करने के लिए स्वामी (अर्थात् सरकार) द्वारा अब अपनाया जाने वाला कराधान एक मार्ग हो सकता है। इस बोझ को उचित रूप से पत्तन प्रयोक्ताओं पर नहीं डाला जा सकता।

- (xxi) ऊपर की गई घर्षा को देखते हुए लागत विवरणों को संशोधित किया गया है । संपूर्ण पत्तन और विभिन्न कार्यकलापों के लिए संशोधित लागत विवरण अनुबंध-1, (क) से (ख) के रूप में संलग्न है । लागत विवरण द्वारा प्रकटित परिणाम की सारांशित स्थिति निम्नानुसार है :-

क्र०सं० कार्यकलाप	2002-2003		2003-2004	
	(लाख रुपए)	(प्रतिशतता में)	(लाख रुपए)	(प्रतिशतता में)
1. संपूर्ण पत्तन	(+) 2186.34	(+) 5.25%	(+) 2711.60	(+) 5.89%
2. कंटेनर	(-) 1590.14	(-) 8.01%	(-) 172.62	(-) 0.76%
3क. द्रव थोक कार्गो	(+) 809.35	(+) 59.00%	(-) 291.31	(-) 26.06%
3ख. शुष्क थोक कार्गो	(-) 5384.87	(-) 425.74%	(-) 4985.49	(-) 398.04%
4. मेरीन	(+) 6664.94	(+) 45.44%	(+) 6454.19	(+) 40.09%
5. संपदा	(+) 1437.94	(+) 32.12%	(+) 1513.46	(+) 31.63%

यह देखा जाएगा कि पूर्ण रूप से पत्तन वर्ष 2002-2003 और 2003-2004, जो इस प्रशुल्क संशोधन कार्यवाही के लिए संगत वर्ष हैं, के लिए अधिशेष दर्शाता है । समुद्री और संपदा कार्यकलाप भी काफी अधिशेष दर्शाते हैं, जिनका प्रयोग थोक प्रहस्तन कार्यकलाप में भारी घाटे को परस्पर आर्थिक-सहायता देने में किया जाता है । कंटेनर प्रहस्तन कार्यकलाप दो वर्षों के लिए अल्प घाटा दर्शाता है । यह घाटा भी मौजूद नहीं रहेगा, अगर इस कार्यकलाप के अधीन बर्थ की लागत और समुद्री कार्यकलाप के अधीन मानी गई समतुल्य बर्थ किराया आय का गलत आबंटन सुधार दिया जाए ।

इस प्राधिकरण (और वास्तव में सरकार की) की उल्लिखित स्थिति परस्पर आर्थिक-सहायता के विरुद्ध है । इसके साथ ही, यह प्राधिकरण यह तथ्य भी मानता है कि एक बार में ही परस्पर आर्थिक-सहायता का पूर्ण समापन संभव नहीं हो सकता । इस प्राधिकरण ने विभिन्न कार्यकलापों/उप-कार्यकलापों के बीच परस्पर आर्थिक-सहायता के पूर्ण समापन पर अभी तक कोई अंतिम निर्णय नहीं लिया है । चूंकि, पूर्ण रूप से पत्तन अधिशेष में है और कार्यकलापों के बीच परस्पर आर्थिक-सहायता जारी रहने की अनुमति दी जाती है, इसलिए जेएनपीटी द्वारा यथा प्रस्तावित कंटेनर और द्रव थोक प्रहस्तन कार्यकलापों से संबंधित प्रशुल्क के संशोधन का कोई मामला नहीं है ।

- (xxii) शुष्क थोक प्रहस्तन कार्यकलाप भारी घाटे में है । वास्तव में, इस कार्यकलाप को परस्पर आर्थिक-सहायता की आवश्यकता पत्तन की समग्र लाभदायकता कम कर देती है । जेएनपीटी ने इंगित किया है कि इसके बल्क टर्मिनल को शीघ्र ही कंटेनर टर्मिनल में परिवर्तित किया जाएगा । चूंकि, निकट भविष्य में इस कार्यकलाप को समाप्त कर दिया जाएगा, इसलिए प्राथमिक तौर पर केवल थोक प्रहस्तन कार्यकलाप में घाटे को समाप्त करने के लिए अन्य कार्यकलापों के प्रशुल्क बढ़ाने का कोई औचित्य नहीं है ।

इस स्थिति के दृष्टिगत अपनाई गई दो वर्षों की सामान्य प्रशुल्क वैधता चक्र की समीक्षा करना आवश्यक हो सकता है । इसलिए, जेएनपीटी के प्रशुल्कों का आगामी संशोधन/समीक्षा दो वर्षों के बाद अथवा जब शुष्क थोक प्रहस्तन प्रचालन बंद हो जाता है, इनमें से जो भी पहले हो, किया जाएगा ।

- (xxiii) समुद्री कार्यकलाप अत्यधिक मात्रा में अधिशेष दर्शाता है । चूंकि, पूर्ण रूप से पत्तन भी अधिशेष की स्थिति दर्शाता है, इसलिए पोत-संबद्ध प्रभारों की कमी करने की संभावना है । चूंकि, जेएनपीटी ने पोत-संबद्ध प्रभारों में पृथक् रूप से कमी प्रस्तावित करने की अपनी इच्छा के बारे में संयुक्त सुनवाई में सुस्पष्ट वर्णन किया है, इसलिए यह प्राधिकरण पोत-संबद्ध प्रभारों में स्वयं कमी करना नहीं चाहेगा । जेएनपीटी को पोत-संबद्ध प्रभारों

में कमी करने का उपयुक्त प्रस्ताव देने के लिए छः महीने का समय देना उचित है। अगर यह निर्दिष्ट समय-सीमा के भीतर नहीं होता तो यह प्राधिकरण उपलब्ध सूचना के आधार पर प्रभारों को में स्वयं परिवर्तित करने की कार्यवाही करेगा। प्रयोक्ता भी इस संबंध में अपने प्रस्ताव, अगर कोई हो, भेज सकते हैं।

- (xxiv) मौजूदा दरों का मान यह व्यवस्था करता है कि घाटशुल्क प्रभारों के अतिरिक्त द्रव कार्गो के सभी आयातों और निर्यातों पर 2 रुपए प्रति मीट्रिक टन का प्रबंध सेवा प्रभार अदा किया जाएगा। इसे द्रव कार्गो बर्थों में सेवाएं प्रदान करने के लिए आईओटीएल को देय सेवा शुल्क शामिल करने के लिए लागू किया गया था। वर्ष 2002-2003 और 2003-2004 के लिए पूर्वानुमानों में इस मद में कोई व्यय पूर्वानुमानित नहीं किया गया है। इसके दृष्टिगत, द्रव कार्गो पर प्रबंध सेवा प्रभार की वसूली के लिए संगत प्रशुल्क प्रावधान हटाया जा रहा है।

दरों का मान यह भी व्यवस्था करता है कि घाटशुल्क और प्रबंध सेवा प्रभार के अतिरिक्त, नेफ्था और 'क' श्रेणी के रसायनों के आयातों पर 15 रुपए प्रति मीट्रिक टन का विशेष सेवा प्रभार देय है। इस प्राधिकरण द्वारा यथानुमोदित यह प्रभार केवल तभी देय है, जब समीपस्थ बर्थ को खाली रखा जाता है, जब भी कोई पोत बीबी 3 अथवा बीबी 4 बर्थ में नेफ्था अथवा 'क' श्रेणी के रसायन उतार रहा हो। पहले पारित किए जा चुके आदेश के अनुसार, वास्तविक प्रावधान शामिल करने के लिए संगत शर्त को संशोधित किया जाता है। विशेष सेवा प्रभार देय नहीं होगा, अगर यह शर्त पूरी नहीं की जाती अथवा जब खाली रखने के लिए समीपस्थ कोई बर्थ नहीं हो।

- (xxv) इस प्राधिकरण द्वारा दिनांक 5 नवम्बर, 2001 को पारित एक आदेश द्वारा उर्वरक और उर्वरक कच्ची सामग्रियों के मामले में जेएनपीटी द्वारा लागू मात्रा छूट स्कीम की अभिपुष्टि की गई थी और पत्तन द्वारा यथाप्रस्तावित छः महीने की अवधि के लिए जारी रखने के वास्ते अनुमोदित की गई थी। उसकी वैधता दिनांक 26 अप्रैल, 2002 को समाप्त हो गई है। पत्तन ने यह वर्णन नहीं किया है कि क्या मात्रा छूट जारी रखना अपेक्षित है या नहीं। पहले मात्रा छूट का प्रस्ताव करते हुए जेएनपीटी ने इंगित किया है कि स्कीम से वांछित परिणाम प्राप्त हुए हैं। इसे ध्यान में रखते हुए, स्कीम को पत्तन द्वारा इस संबंध में समीक्षा करने तक जारी रखने की अनुमति दी जाती है।

- (xxvi) पत्तन ने हस्तप्रालित बोरीबंद सर्भी थोक कार्गो द्वारा देय अतिरिक्त सेवा प्रभार में 10 रुपए प्रति मीट्रिक टन से 30 रुपए प्रति मीट्रिक टन की वृद्धि करने का प्रस्ताव किया है। प्रयोक्ताओं ने इस प्रभार में वृद्धि किए जाने पर आपत्ति की है, क्योंकि बोरीबंदी के लिए अपेक्षित जनशक्ति और सामग्री स्वयं प्रयोक्ताओं द्वारा लाई जाती है और पत्तन द्वारा कोई सेवा प्रदान नहीं की जा रही है। पत्तन ने स्पष्ट किया है कि इन प्रचालनों के लिए प्रयुक्त क्षेत्र में उसके द्वारा पिछले 4 वर्षों से खड्ज बांधा गया है और उसकी लागत को पूरा करने के लिए उसने प्रभारों में वृद्धि करने का प्रस्ताव किया है। पत्तन ने खड्ज बांधने पर किए गए व्यय की तुलना में प्रस्तावित वृद्धि का औचित्य देने के लिए कोई विश्लेषण प्रस्तुत नहीं किया है। चूंकि, पूर्ण रूप से पत्तन अधिशेष दर्शा रहा है, इसलिए इस प्रभार में वृद्धि का कोई औचित्य नहीं है।

- (xxvii) पत्तन ने ग्रेब अनलोडर की सहायता से इस्पात की कुंडलियों और अन्य कार्गो के प्रहस्तन के लिए 50 रुपए प्रति मीट्रिक टन का नया प्रभार लागू करने का प्रस्ताव किया है। एक प्रश्न के उत्तर में, जेएनपीटी ने बताया है कि इसने इस्पात की कुंडलियों और सामान्य कार्गो का प्रहस्तन समर्थ बनाने के लिए ग्रेब के परिवर्धन के लिए 45.50 लाख रुपए (प्रारंभ में 48.50 करोड़ रुपए वर्णित) का व्यय किया है। यंत्रीकृत प्रणाली (जिसमें (क) ग्रेब और अनवरत अनलोडर; (ख) एकीकृत वाहक प्रणाली; और (ग) अन्य अत्याधुनिक प्रहस्तन उपकरण शामिल हैं) के माध्यम से निर्मित उर्वरक के प्रहस्तन के लिए मौजूदा प्रभार 185 रुपए प्रति मीट्रिक टन है। यद्यपि, पत्तन ने इस्पात की कुंडलियों का प्रहस्तन करने के लिए परिवर्धन की लागत सहित ग्रेब अनलोडर की लागत पर आधारित ब्यौरेवार लागत निर्धारण प्रस्तुत नहीं किया है, फिर भी 50 रुपए प्रति मीट्रिक टन का प्रस्तावित प्रभार, जब ग्रेब अनलोडर का प्रयोग किया जाता है, उचित पाया गया है। किसी प्रयोक्ता ने प्रस्तावित दर पर कोई विशेष आपत्ति नहीं व्यक्त की है। इसलिए, यह प्राधिकरण दरों के मान में सम्मिलित करने के लिए प्रस्तावित दर अनुमोदित करता है।

- (xxviii) जेएनपीटी द्रव रासायनिक बर्थ यूजर्स एसोसिएशन ने तर्क दिया है कि जेएनपीटी परियोजनाओं की पर्यावरणीय स्वीकृति द्रव थोक कार्गो के एमबीपीटी से जेएनपीटी में विपथन की आवश्यकता का उल्लेख करती है और इसलिए, ऐसा कुछ नहीं किया जाएगा, जिससे द्रव/थोक कार्गो का जेएनपीटी से एमबीपीटी में पुनः विपथन हो । इसलिए, जेएनपीटी के प्रशुल्क में कोई वृद्धि आपत्तिजनक होगी । जेएनपीटी को द्रव कार्गो यातायात अंतरित करने की आवश्यकता स्वीकार करते हुए, यह समझ से बाहर है कि जेएनपीटी को यहां तक कि हानि उठाने पर भी सेवा प्रदान करनी चाहिए । यह सरकार के विचार करने के लिए है कि क्या मुम्बई के यातावरण की सुखा के लिए जेएनपीटी में यातायात बनाए रखने के लिए प्रत्यक्ष छूट प्रदान की जाए या नहीं । प्रसंगवश, इस मामले में प्राप्त हो रही राजस्व अधिशेष की स्थिति के दृष्टिगत द्रव कार्गो प्रहस्तन पर किसी वृद्धि की अनुमति नहीं दी जाती है ।
- (xxix) पत्तन ने नेपथा सहित 'क' श्रेणी रसायनों के आयातों के लिए 70 रुपए प्रति मीट्रिक टन और निर्यातों के लिए 65 रुपए प्रति मीट्रिक टन की घाटशुल्क दर लागू करने का प्रस्ताव किया है । प्रस्तावित दरें 'ख' और 'ग' श्रेणी के रसायनों के लिए दरों के मान में मौजूद घाटशुल्क की दर से कम है । 'क' श्रेणी के रसायनों के लिए निम्न दरें निर्धारित करने का कारण स्पष्ट करने के लिए अनुरोध करने पर पत्तन ने वर्णन किया है कि नेपथा अधिकांश रसायनों से हल्का है और इसलिए इसकी उतराई दर सदैव अधिक है । प्रहस्तन किए गए पार्सल का आकार और मात्रा भी अधिक है । इसके अतिरिक्त, नेपथा एक पेट्रोल, तेल, स्नेहक (पीओएल) उत्पाद है और उसकी दर अन्य पीओएल उत्पादों की दर से तुलनीय होनी होगी । इसके दृष्टिगत, नेपथा सहित श्रेणी 'क' रसायनों के लिए प्रस्तावित दरें दरों के मान में सम्मिलित किए जाने के लिए अनुमोदित की जाती हैं ।
- (xxx) वर्ष 2002-2003 और 2003-2004 के लिए पूर्वानुमानित द्रव थोक यातायात में कमी के बारे में पूछे गए प्रश्न के उत्तर में पत्तन ने वर्णन किया है कि यह बीपीसीएल टर्मिनल के चालू होने और द्रव थोक यातायात का उस टर्मिनल को परिणामी अंतरण किए जाने के कारण है । पत्तन ने आगे वर्णन किया है कि चूंकि पोतों का उसके द्वारा प्रहस्तन जारी रहेगा, इसलिए पोत-संबद्ध प्रभार पत्तन को प्राप्त होंगे । तथापि, बीपीसीएल बर्थ में यातायात को रॉयल्टी आंकलित करने और पोत-संबद्ध आय का संगणन करने के प्रयोजनार्थ उनके द्वारा हिसाब में लिया गया है । रॉयल्टी संबंधी आय के संगणन से यह प्रतीत होता है कि रॉयल्टी सरकारी क्षेत्र के उपक्रमों के यातायात के मामले में घाटशुल्क की कतिपय प्रतिशतता और अन्यो के यातायात के लिए भिन्न प्रतिशतता में है । स्पष्टतः, बीपीसीएल अन्य प्रयोक्ताओं को सेवा दे रहा है । जेएनपीटी के लिए अधिसूचित प्रशुल्क केवल तभी लागू हैं, जब जेएनपीटी सेवाएं प्रदान करता है । यह स्पष्ट नहीं है कि किस प्राधिकार से बीपीसीएल, अगर यह करता है, इस समय अन्य प्रयोक्ताओं से कार्गो-संबद्ध प्रभार वसूल करता है । लाइसेंसदाता के रूप में जेएनपीटी को सुनिश्चित करना चाहिए कि बीपीसीएल केवल उनके टर्मिनल पर प्रहस्तन किए गए उनके लिए अनुमोदित प्रशुल्क ही लगाता है । ऐसे समय तक, इसलिए कि कोई रिक्तता नहीं है, जेएनपीटी के दरों के मान में निर्धारित घाटशुल्क दरें बीपीसीएल टर्मिनल में प्रहस्तन किए गए यातायात पर लागू होंगी ।
- (xxxi) पत्तन ने घाटशुल्क अनुसूची में एक नई मद - सीमेंट खंगर लागू करने का भी प्रस्ताव किया है और आयात के लिए 63 रुपए प्रति मीट्रिक टन और निर्यात के लिए 56 रुपए प्रति मीट्रिक टन का प्रस्ताव किया है । ये दरें सीमेंट के लिए प्रस्तावित संशोधित दरों के समान हैं । चूंकि, पत्तन की समग्र अधिशेष स्थिति के दृष्टिगत सीमेंट के लिए घाटशुल्क दर में वृद्धि आवश्यक नहीं समझी जाती, इसलिए सीमेंट खंगर के लिए घाटशुल्क दर सीमेंट की मौजूदा घाटशुल्क दर के स्तर पर निर्धारित की जा सकती है ।
- (xxxii) मैसर्स लार्सन एण्ड टुब्रो लिमिटेड (एलएण्डटी) ने सीमेंट पर घाटशुल्क में प्रस्तावित 40% की वृद्धि के विरुद्ध अभ्यावेदन दिया है । उन्होंने आगे बताया है कि उन्होंने जेएनपीटी के बर्थ में सीधी सुपुर्दगी के योग्य विशेष रूप से डिजाइनयुक्त तीन थोक सीमेंट वाहकों को चार्टर करने में अत्यधिक निवेश किया है । जेएनपीटी जहाज को बर्थ पर रखने के अलावा कोई अन्य सेवा प्रदान नहीं करता और उसके पास पत्तन को पर्याप्त राजस्व लाने वाला आश्वस्त कार्गो है, इसलिए प्रस्तावित वृद्धि की आवश्यकता नहीं है । उन्होंने यह भी अनुरोध किया है कि सीमेंट कार्गो के लिए मात्रा छूट स्कीम लागू की जाए । तथापि, पत्तन ने सीमेंट कार्गो के लिए मात्रा

छूट लागू करने के अनुरोध का समर्थन नहीं किया है। उन्होंने आगे बताया है कि सीमेंट पोतों से बर्थ की प्रतीक्षा करने की अपेक्षा नहीं है और सीमेंट वहन करने वाले वाहन किसी बाधा के बिना थोक टर्मिनल के बाहरी द्वार से निकल जाते हैं। इससे प्रयोक्ताओं को लागत की काफी बचत होती है। पत्तन ने सदैव बर्थिंग-पूर्व विलम्बों को कम करने और पोतों के तीव्रतर चक्कर लगाने को सुनिश्चित करने का प्रयास किया है।

यह प्राधिकरण जहां भी संभव हो, मात्रा छूट स्कीम लागू करने के पक्ष में रहा है। एलएण्डटी द्वारा दाखिल एक अभ्यावेदन से संबंधित पूर्व आदेश में इस प्राधिकरण ने अवलोकन किया है कि अगर एलएण्डटी प्रचालन जारी रखना चाहता है, अगर जेएनपीटी इस कार्गो यातायात को प्रोत्साहित करने की इच्छा रखता हो और अगर पर्याप्त यातायात निर्मित हो तो एलएण्डटी के लिए कुछ 'मात्रा छूट' के लिए अनुरोध करने के रूप में सोचने का अवसर मिल सकता है। एलएण्डटी ने अब अनुरोध किया है और उसने दर्शाया है कि पिछले 2 वर्षों के लिए उसकी मात्रा 5 लाख टन से भी अधिक रही है।

जेएनपीटी के लिए अपने थोक टर्मिनल पर उसके बंद होने के पूर्व सीमेंट यातायात आकर्षित करना और जिस सीमा तक संभव हो उससे अपना घाटा कम करना एक बेहतर विचार हो सकता है। यह उल्लेखनीय है कि सीमेंट पत्तन में प्रहस्तन किया जाने वाला मुख्य शुष्क थोक यातायात में से एक है। पत्तन ने पुष्टि की है कि एलएण्डटी द्वारा लाया गया सीमेंट यातायात वर्ष 1999-2000 में 4.63 लाख टन से बढ़कर वर्ष 2001-2002 (जनवरी, 2002 तक) 5.33 लाख टन हो गया है। इन थुपट आंकड़ों के आधार पर वर्ष में प्रहस्तन किए गए 5.0 लाख टन के अधिव्य में सीमेंट की मात्रा के लिए 38.25 रुपए प्रति मीट्रिक टन के घाटशुल्क की कम दर (42.50 रुपए प्रति मीट्रिक टन की मूल दर की तुलना में) निर्धारित करना उचित प्रतीत होता है। तदनुसार, दरों के मान में उपयुक्त प्रावधान सम्मिलित किया जाता है।

- (xxxi) दरों के मान में घाट-शुल्क अनुसूची में एक ही वस्तु के आयात और निर्यात के लिए पृथक् घाटशुल्क दरों की व्यवस्था है, जिसमें निर्यात के लिए दरें कम हैं। दरों का मान तटीय पोतों के माध्यम से लदान/उताराई किए गए मोटर वाहनों पर रियायती घाटशुल्क की भी व्यवस्था करता है। निर्यात के संवर्धन के लिए प्रोत्साहन/आर्थिक सहायता देना सरकार का उत्तरदायित्व होना होगा और किसी पत्तन न्यास को यह बोझ उठाने की आवश्यकता नहीं है। निर्यात कार्गो पर आयात कार्गो की तुलना में पहले से ही अतिरिक्त मुक्त दिवस और एकल रूकने की समय दर तथा उसके बाद आरोही दर नहीं होने का लाभ प्राप्त होता है। इस पृष्ठभूमि में, एक दूसरे पत्तन के मामले में, जहां समान प्रावधान मौजूद थे और निर्यात के लिए घाटशुल्क की दरें 50% कम थी, वहां यह निर्णय लिया गया था कि इस बात कि क्या यह सर्वाधिक रूप से निर्यात अथवा आयात मद है; ऐसे कार्गो, जो आयात तथा निर्यात दोनों में महत्वपूर्ण है, के लिए मध्यमार्ग दर पर निर्भर करते हुए वस्तु के लिए 'घाटशुल्क की दर' के रूप में मौजूदा दरों के या तो निम्न अथवा उच्च दरें निर्धारित की जाए। जेएनपीटी के दरों के मान में घाटशुल्क की अनुसूची भी इसी के अनुरूप संशोधित की जाती है।

निम्न घाटशुल्क दरों द्वारा अतिरिक्त वित्तीय प्रोत्साहन भारतीय पत्तन संघ (आईपीए) द्वारा सभी महापत्तनों की ओर से मूल रूप से सूचित निर्णय कि किसी पत्तन न्यास से रेल/सड़क यातायात में संकुलन कम करने के प्रयोजनार्थ तटीय यातायात को कार्गो-संबद्ध प्रभारों में रियायत देने की अपेक्षा नहीं होगी, के अनुरूप नहीं है। इस प्राधिकरण ने संगत रूप से यह निर्णय लिया है कि तटीय यातायात को रियायतों की अनुमति केवल पोत-संबद्ध प्रभारों में दी जाएगी, कार्गो-संबद्ध प्रभारों में नहीं। अगर किसी एक पत्तन पर एक वस्तु के मामले में अपवाद किया जाता है तो यह प्राधिकरण अन्य पत्तनों से समान अनुरोधों का प्रतिरोध/अस्वीकार करने की स्थिति में नहीं होगा। इस पृष्ठभूमि में, तटीय पोत में वहन किए जाने वाले मोटर वाहनों के लिए प्रस्तावित रियायत को हटाया जाता है।

- (xxxiiv) मौजूदा प्रशुल्क यह व्यवस्था करता है कि मोटर वाहनों अथवा अन्य उपस्करों पर रूकने का समय प्रभार पट्टाधारित क्षेत्र अथवा पत्तन के भीतर कहीं भी भंडारण का ध्यान किए बिना यसूली योग्य है। प्रश्न के उत्तर में पत्तन ने बताया है कि पत्तन के भीतर कतिपय क्षेत्र सुगम प्रचालन सुविधाजनक बनाने के लिए वाहनों को रखने के



- लिए पट्टे पर दिए गए हैं, यहां तक कि यद्यपि पत्तन इस क्षेत्र के लिए पट्टा किराया प्राप्त करता है, रुकने का समय प्रभार लंबी अवधि के लिए पत्तन क्षेत्र के भीतर स्थान के कब्जे को हतोत्साहित करने की दृष्टि से वसूली योग्य है। यहां तक कि पट्टधारित क्षेत्र में मोटर वाहनों के भंडारण के लिए पट्टा किराया और इसके अतिरिक्त रुकने का समय प्रभार प्रभारित करना दोहरी वसूली होती है, इसलिए इसकी अनुमति नहीं दी जा सकती। दरों के मान में प्रावधान को इस दोहरी वसूली को हटाने के लिए उपयुक्त रूप से संशोधित किया जाता है। तथापि, अगर सही औचित्य सामने आता है तो जेएनपीटी पट्टा किराया के संशोधन का प्रस्ताव कर सकता है।
- (xxxv) महापत्तन न्यास अधिनियम के संगत प्रावधान (जैसा कंटेनर-संबद्ध प्रशुल्क के खण्ड 6 में निर्धारित है) के अधीन बिक्री किए गए अस्वीकृत कार्गो पर अस्वीकृत कार्गो की बिक्री की पुष्टि की तारीख के बाद 21वें दिन से 35वें दिन तक देय भांडागार किराया प्रभार प्रतिदिन 100 रुपए प्रति मीट्रिक टन है। यह पहले के स्लैब, जो प्रतिदिन 90 रुपए प्रति मीट्रिक टन है, की दरों की तुलना में कम है। जब स्पष्ट करने का अनुरोध किया गया, तब पत्तन ने बताया है कि चूंकि यह प्रशुल्क मद मार्च, 1997 से विद्यमान है, पत्तन उसे संशोधित नहीं करना चाहता। वास्तव में, इस प्राधिकरण द्वारा प्रस्तावित कई परिवर्तनों/यौक्तिकीकरण के लिए यह प्राप्त एक सामान्य प्रत्युत्तर है। चूंकि, दीर्घावधि से मौजूद पद्धति दीर्घावधिक भंडारण को हतोत्साहित करने की दृष्टि से कोई तर्कसंगत परिवर्तन नहीं करने का एकमात्र आधार नहीं हो सकता, इसलिए दर को 21वें दिन से बढ़ाकर प्रति दिन 120 रुपए प्रति मीट्रिक टन किया जाता है। इस परिवर्तन की नामावली भी रुकने के समय प्रभार में परिवर्तित की जाती है।
- (xxxvi) दरों के मान में यह व्यवस्था है कि जेएनपीटी को थोक टर्मिनल के यंत्रीकृत प्रहस्तन पुर्जे की अप्रत्याशित खराबी अथवा पत्तन के नियंत्रण से बाहर किसी प्राकृतिक आपदा के कारण पोत उतराई प्रचालन के पूरा होने में विलम्ब के लिए उत्तरदायी नहीं ठहराया जाएगा। यह प्रावधान विश्वसनीयता लागू करने की अपेक्षा के असंगत है। ऐसी दशा में विलम्ब की अवधि के लिए कोई बर्थ किराया प्रभार वसूली योग्य नहीं होगा। पत्तन ने बताया है कि चूंकि पोत बर्थ पर कब्जा किए हुए है, इसलिए बर्थ किराया प्रभार देय है। संयंत्र की खराबी के मामलों में, बर्थ पर निष्क्रिय ठहरना पोत की सहायता नहीं करता। इसलिए यह प्रावधान यह व्यवस्था करने के लिए संशोधित किया जाता है कि खराबी से अथवा अन्य कारणों से संयंत्र के रुकने की अवधि के लिए कोई बर्थ किराया प्रभार वसूली योग्य नहीं होगा।
- (xxxvii) पत्तन ने बाद में, पूर्वादाहरण के रूप में एमबीपीटी और सीसीटीएल प्रशुल्कों का वर्णन करते हुए खण्ड I और IV के अधीन विभिन्न कंटेनर प्रहस्तन प्रभारों के डॉलर मूल्यवर्गीकरण का प्रस्ताव किया है। पत्तन ने प्रारंभ में इस संबंध में लागत और प्रशुल्क के कोई आंकड़े नहीं भेजे। इंगित किए जाने पर इसने बाद में केवल प्रशुल्कों के आंकड़े दिए। कंटेनरों के प्रहस्तन के लिए निर्धारित मिश्रित खण्ड दरों में कंटेनरयुक्त कार्गो पर घाटशुल्क, बुलाई और रेलवे आधारभूत ढांचे के लिए अंशदान, जो कार्गो-संबद्ध हैं, जैसे कतिपय घटक शामिल हैं। यह प्राधिकरण निर्णय कर चुका है कि कार्गो-संबद्ध प्रभारों के डॉलर मूल्यवर्गीकरण का कोई औचित्य नहीं है। इसलिए, सभी कंटेनर-संबद्ध प्रशुल्क के डॉलर मूल्यवर्गीकरण का अनुरोध सीधे स्वीकार नहीं किया जा सकता। पत्तन को डॉलर मूल्यवर्गीकरण के अपने प्रस्ताव के समर्थन में मिश्रित दर में कार्गो-संबद्ध घटक को पृथक् करते हुए और ब्यौरे प्रस्तुत करने होंगे। यह उल्लेखनीय है कि पहले एनएसआईसीटी द्वारा प्रस्तुत समान प्रस्ताव को वर्णित कारणों से इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित नहीं किया गया था। एनएसआईसीटी द्वारा बाद में दाखिल आवेदन भी समुचित सूचना के अभाव में लौटा दिया गया था। उस मामले में, एनएसआईसीटी को अन्य बातों के साथ-साथ, लागतों के आधार पर विभिन्न सेवा घटकों के लिए दरें निकालने का सुझाव दिया गया था। इस मामले में भी समान स्थिति उत्पन्न होती है। प्रत्येक घटक के लिए समर्थनकारी लागत ब्यौरों के अभाव में जेएनपीटी द्वारा दर्शाए केवल असमूहीकृत प्रशुल्कों के आधार पर कोई अर्थपूर्ण विश्लेषण नहीं किया जा सकता। इस स्थिति के होते हुए भी, जैसा एनएसआईसीटी सहित कुछ अन्य टर्मिनलों में अनुमति दी गई है, तथापि, शट-आऊट प्रभार, रीफर मॉनीटर प्रभार, हैच कवर प्रहस्तन और पोत पर कंटेनरों के अंतरण के लिए प्रभार डॉलर के रूप में मूल्यवर्गित किए जाते हैं।
- (xxxviii) पत्तन ने विद्युत की खपत और रीफर कंटेनर की मॉनीटरिंग के लिए प्रति कैलेंडर दिवस आधार पर प्रभार निर्धारित किया है। पत्तन यूनिट को 8 घंटे में परिवर्तित करने के सुझाव पर सहमत नहीं हुआ है क्योंकि प्रतिदिन यूनिट मार्च, 1997 से मौजूद है। प्रभारित करने की इकाई को अन्य कई महापत्तनों/निजी टर्मिनलों में लगाए

गए रीफर कंटेनर मॉनीटरिंग प्रभारों के मामले में आठ घंटे की यूनिट में परिवर्तित किया जा चुका है। इस पृष्ठभूमि, में जेएनपीटी के मामले में भी प्रभारित करने की इकाई को मौजूदा दरों को तदनुसार समायोजित करके आठ घंटे में परिवर्तित किया जा सकता है ।

(xxxix) जबकि पत्तन ने कंटेनर-प्रहस्तन प्रभारों में 14% की वृद्धि की प्रस्ताव किया है, वहीं उन्होंने अनुमति दी जाने वाली छूट की दरें समानुपातिक रूप से संशोधित नहीं की हैं, अगर प्रयोक्ता कंटेनर प्रहस्तन के लिए पत्तन उपस्करों का प्रयोग नहीं करता । प्रश्न के उत्तर में पत्तन ने बताया है कि चूंकि पत्तन निजी उपस्करों के प्रयोग को बढ़ावा नहीं देना चाहता, इसलिए मूल प्रभारों के संशोधन के अनुरूप छूट की दरों में वृद्धि करने की कोई आवश्यकता नहीं है । इस सिद्धांत को मानते हुए कि प्रयोक्ता से प्रदान नहीं की गई सेवाओं/नहीं उठाई गई सुविधाओं के लिए भुगतान करने की अपेक्षा नहीं होगी, छूट की दर को मूल दरों के समनुरूप होना होगा । इसलिए, मूल कंटेनर प्रहस्तन प्रभारों को संशोधित करने के लिए पत्तन का प्रस्ताव स्वीकार नहीं किया जाता है और मौजूदा छूट की दरें बनाई रखी जाती हैं ।

(xl) जेएनपीटी का प्रशुल्क व्यवस्था करता है कि पॉयलिटेज फीस में अन्तर्गामी और बहिर्गामी आवागमनों और पत्तन के कहने पर अंतरण के लिए पॉयलेट और टग की सेवाएं शामिल होती हैं । पायलिटेज में अन्तर्गामी और बहिर्गामी आवागमन और प्रयोक्ताओं के अनुरोध पर उसी गोदी प्रणाली के भीतर एक अंतरण शामिल होता है और उसमें कार्य के लिए जैसी अपेक्षा हो पॉयलेट, टग और बंधघाट नौकाओं की सेवाएं शामिल होती हैं । इस साझा तौर पर स्वीकृत परिभाषा को दरों के मान में सम्मिलित किया जाता है । इसके अतिरिक्त, जैसा वीपीटी, केपीटी और एनएमपीटी के मामले में 'पत्तन की सुविधा' पर अंतरित करते हुए किया गया था, उसे भी दरों के मान में परिभाषित किया जाता है ।

टग की सहायता की अपेक्षा नहीं करने वाले पोतों के लिए पायलिटेज फीस की दर टग की सहायता की अपेक्षा वाले पोतों के लिए निर्धारित दर की एक-तिहाई है । तथापि, पूर्ववर्ती मामले में देय न्यूनतम पायलिटेज फीस 200 अमरीकी डॉलर निर्धारित की गई है, 100 अमरीकी डॉलर नहीं, जो टग की सहायता से आवागमन करने वाले पोतों के लिए निर्धारित न्यूनतम की एक-तिहाई है । पत्तन ने बताया है कि यह वर्ष 1997 से विद्यमान है; और यह प्राधिकरण टग की सहायता के बिना आवागमन के मामले में पोतों द्वारा देय न्यूनतम पायलिटेज फीस को कम करने पर बल नहीं दे सकता । यह स्वीकार्य नहीं है और न्यूनतम प्रभारों को विदेशगामी पोतों के मामले में समानुपातिक रूप से \*100 अमरीकी डॉलर तक घटा दिया जाता है ।

(xli) इस प्राधिकरण के दिनांक 14 फरवरी, 2001 के आदेश के अनुसार जेएनपीटी से द्रव कार्गो की विभिन्न श्रेणियों का वहन करने वाले पोतों द्वारा प्राप्त किए गए कार्यनिष्पादनों को ध्यान में रखने के बाद अपने दरों के मान में पोतों के कार्यनिष्पादन मानदंडों को संभावित रूप से शामिल करने का प्रस्ताव प्रस्तुत करना अपेक्षित है । जेएनपीटी ने केवल तीन मदों नामतः (i) भट्टी तेल, (ii) कार्बन ब्लैक फीडस्टॉक; और (iii) ब्राइट स्टॉक के लिए कार्यनिष्पादन मानदंडों का प्रस्ताव किया है । पिछले 3 वर्षों की उतराई दरों के आधार पर और प्रयोक्ताओं के साथ परामर्श से इन तीन मदों के लिए औसत न्यूनतम उतराई दर निर्धारित की गई हैं । इन तीन मदों की उतराई को पम्पिंग कार्यनिष्पादन के अतिरिक्त उष्ण व्यवस्था की अपेक्षा है । इसलिए, इन तीन मदों पर पहले न्यूनतम उतराई दर निर्दिष्ट करने के लिए विचार किया गया है । अन्य द्रव थोक मदों के मामले में, पत्तन ने बताया है कि कार्यनिष्पादन मानदंड तय करने के लिए प्रयोक्ताओं के साथ विचार-विमर्श किया जा रहा है और पृथक रूप से जेएनपीटी बोर्ड द्वारा विधिवत अनुमोदन के बाद उसका प्रस्ताव किया जाएगा ।

(xlii) बर्थ किराया अनुसूची के नीचे टिप्पणी 3 (अ) पत्तन को दंडात्मक बर्थ किराया प्रभार की माफी देने और इसके बदले केवल सामान्य बर्थ किराया प्रभारित करने का विवेकाधिकार प्रदान करता है । चूंकि, ऐसी अनियंत्रित विवेकाधीन शक्तियों पर इस प्राधिकरण द्वारा वांछनीय नहीं माना गया है, इसलिए उन परिस्थितियों, जिनके अधीन माफी की अनुमति दी जानी है, को स्पष्टतः निर्दिष्ट करते हुए प्रावधान को संशोधित करने की आवश्यकता है । पत्तन ने उत्तर दिया है कि प्रावधान 'अगर बर्थ तत्काल अपेक्षित नहीं है और अगर पत्तन ऐसा घोषित करता है' एक स्पष्ट प्रावधान है, जब दंडात्मक बर्थ किराया प्रभार माफ किया जा सकता

है । इस रहस्यमय कथन को स्पष्ट प्रावधान नहीं माना जा सकता । जेएनपीटी को इस मामले की पृथक रूप से जांच करने और अपने प्रयोक्ताओं के साथ परामर्श से उपयुक्त प्रस्ताव देने का सुझाव दिया जाता है ।

- (xliii) बर्ध किराया प्रभार से संबंधित खण्ड 1 (क), अनुसूची 1 की टिप्पणी 6 अध्यक्ष (जेएनपीटी) को अनुसूची के अधीन शामिल नहीं की गई सेवाओं के लिए प्रशुल्क नियत करने का अधिकार देती है । यह टिप्पणी इस प्राधिकरण द्वारा दिनांक 14 फरवरी, 2001 के आदेश से हटाई जा चुकी है ।

उसी अनुसूची की टिप्पणी 7 यह वर्णन करती है कि अगर नियमों की व्याख्या से संबंधित कोई प्रश्न उत्पन्न होता है तो उस पर अध्यक्ष का निर्णय अंतिम और बाध्यकारी होगा । यह भी महापत्तन न्यास अधिनियम में संकल्पित प्रशुल्क निर्धारण व्यवस्था के संगत नहीं है, इसलिए इसे हटाया जाता है । (पत्तन इस निर्णय पर सहमत हो गया है) ।

- (xliv) जेएनपीटी पर आने वाले पोतों को मुख्य मार्ग (चैनल), जो मुम्बई पत्तन की सीमाओं में है और कतिपय दूरी के लिए मुम्बई और जवाहरलाल नेहरू पत्तन दोनों के लिए साझा है, से होकर गुजरना पड़ता है और इसलिए उन्हें एमबीपीटी की पत्तन देयताओं का 50% अदा करना होता है । एमबीपीटी पत्तन देयताओं की 50% को इस बसूली को साझा मुख्य मार्ग (चैनल) को अनुरक्षित करने तथा एमबीपीटी द्वारा अन्य संरक्षक तथा नौचालन संबद्ध कार्य करने की लागत के जेएनपीटी के अंश को पूरा करने के लिए पर्याप्त माना गया था । यह एमबीपीटी और जेएनपीटी के बीच परवर्ती को घालू करने के समय हस्ताक्षरित करार के अनुसार था । पत्तन देयताओं के संशोधन के लिए एमबीपीटी के प्रस्ताव को अनुमोदित करते समय इस प्राधिकरण ने इस व्यवस्था की भी समीक्षा करना आवश्यक पाया । एमबीपीटी ने अब सूचित किया है कि वह साझा पहुंच मार्ग (चैनल) के प्रयोग के लिए पृथक दर निर्धारित करने के लिए शीघ्र ही एक प्रस्ताव प्रस्तुत करेगा । संशोधित प्रावधान अनुमोदित किए जाने तक जेएनपीटी के दरों के मान में मौजूदा प्रावधान बनाए रखा गया है ।

- (xlv) दरों के मान की अनुसूची 8 में शामिल संपदा किराया प्रभार की टिप्पणी (iv) और (v) के अनुसार दरों को शर्तों के अनुसार प्रत्येक 2 वर्षों में 10% द्वारा बढ़ाया जाना है और वह वृद्धि दिनांक 1 अप्रैल, 1998 से बकाया है । चूंकि, यह प्रावधान सरकार द्वारा (और उस प्राधिकरण ने स्वयं अपने दिशानिर्देशों को अंतिम रूप दिए जाने तक इन दिशानिर्देश को अपनाया है) निर्धारित 5% वार्षिक वृद्धि प्रदान करने के सामान्य दिशानिर्देश से विपथन है, इसलिए पत्तन से अनुसूची की समीक्षा करने और सरकार के दिशानिर्देशों के अनुसार उसे संशोधित करने के लिए कहा गया है । जेएनपीटी ने बाद में 5% वार्षिक वृद्धि निर्दिष्ट करते हुए सरकारी दिशानिर्देशों के आधार पर एक संशोधित अनुसूची अप्रेषित की है, जिसे तदनुसार दरों के मान में सम्मिलित किया जाता है ।

- (xlvi) खण्ड 2 के नीचे एक ऐसी ही टिप्पणी व्यवस्था करती है कि उस खण्ड में निर्धारित जल प्रभारों की दर दिनांक 1 अप्रैल, 1998 से और उसके बाद प्रत्येक 2 वर्षों में 10% बढ़ाई जाएगी । पत्तन से जलापूर्ति के लिए एमआईडीसी/सिडको के अद्यतन प्रभारों के आधार पर दरें निर्धारित करने का अनुरोध किया गया था । पत्तन ने उत्तर दिया है कि वे सिडको/एमआईडीसी के जल प्रभारों के आधार पर जल प्रभारों के संशोधन का पृथक रूप से प्रस्ताव करेंगे ।

- (xlvii) भिन्न रूप से साझे तौर पर समझी गई शर्तें, जिसके लिए संबंधित संविधियों में परिभाषाएं उपलब्ध हैं, परिभाषित करते हुए दरों के मान में कतिपय प्रावधान है । इन्हें दरों के मान से हटाया जाता है । पत्तन प्रयोक्ता जब भी आवश्यकता उत्पन्न हो, संबंधित संविधियों में परिभाषाओं का हवाला दे सकते हैं ।

- (xlviii) संशोधित दरों का मान, जेएनपीटी और उपयुक्त स्थानों पर साझा तौर पर अपनाने, दोनों के लिए इस प्राधिकरण द्वारा पहले पारित कई प्रशुल्क संबंधी आदेशों को शामिल करते हुए तैयार किया गया है ।

12. परिणामतः और ऊपर दिए गए कारणों से यह प्राधिकरण अनुबंध-II के रूप में संलग्न जेएनपीटी के संशोधित दरों का मान अनुमोदित करता है ।

13.1 पोत-संबद्ध प्रमारों से संबंधित संशोधित दरें और शर्तें, उनके भारत के राजपत्र में अधिसूचित किए जाने की तारीख से 30 दिन समाप्त होने के बाद प्रभावी हो जाएंगी ।

13.2 सभी अन्य प्रमारों से संबंधित संशोधित दरें और शर्तें, उनके भारत के राजपत्र में अधिसूचित किए जाने की तारीख से 15 दिन समाप्त होने के बाद प्रभावी हो जाएंगी ।

एस. सत्यम, अध्यक्ष

[ विज्ञापन III/IV/143/2002/असा. ]

अनुबंध - I(क)

जवाहरलाल नेहरू पत्तन न्यास  
समेकित लागत विवरण

(लाख रुपए)

		बिना परिवर्तन				
		वास्तविक	वास्तविक	अंतिम	अनुमान	
		1999-2000	2000-01	2001-02	2002-03	2003-04
I.	प्रचालन आय					
	(क). बल्क कार्गो प्रहस्तन एवं भंडारण	5071.54	2642.92	2501.11	2636.67	2370.45
	(ख). कंटेनर प्रहस्तन एवं भंडारण	18341.50	14999.76	18416.44	19860.87	22780.53
	(ग). पत्तन एवं डॉक प्रभार	9224.83	10192.48	13363.57	14667.48	16099.89
	(घ). संपदा किराया	4115.00	4785.64	4472.86	4476.88	4784.83
	कुल प्रचालन आय	36752.87	32620.80	38753.98	41641.90	46035.70
II.	प्रचालन लागत					
	(क). बल्क	4292.94	3838.70	2697.06	2895.43	2968.34
	(ख). रेलवे सहित कंटेनर	8568.66	9436.34	10451.63	12172.40	14278.33
	(ग). मैरीन	5604.17	4007.26	4134.34	4813.15	6390.52
	(घ). संपदा	1289.56	929.98	1110.19	1181.78	1253.47
	प्रत्यक्ष प्रचालन आय	19755.33	18212.28	18393.22	21062.76	24890.66
	एम.एंड.ए. व्यय	2979.52	2900.17	3213.64	3386.82	3556.16
	कुल प्रचालन व्यय	22734.85	21112.45	21606.86	24449.58	28446.82
III.	प्रचालन अधिशेष	14018.02	11508.35	17147.12	17192.32	17588.88
IV.	एफएमआई और एफएमई					
	क. आय:					
	(क). रॉयल्टी—एनएसआईसीटी	140.03	354.96	1073.24	1408.25	3002.50
	(ख). रॉयल्टी—बीपीसीएल	500.00	0.00	0.00	211.50	315.00
	(c). नीलामी बिक्री	250.57	47.95	30.00	30.00	50.00
	(d). लांच पास	44.83	53.17	50.00	50.00	55.00
	(e). अन्य विविध आय	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(f). धुपुट में कमी के लिए जुर्माना	1773.50	566.19	500.00	1000.00	0.00
	(g). एनएसआईसीटी से घाटशुल्क	17.00	51.76	50.00	50.00	50.00
	कुल एफएमआई	2725.93	1074.03	1703.24	2749.75	3472.50
	ख. व्यय:					
	(क). बोनस	104.76	105.32	105.00	105.00	110.00
	(ख). ग्रेजुएट	128.88	264.61	244.00	240.00	252.00
	(ग). लांचेज	66.34	78.45	100.00	106.00	111.30
	कुल एफएमई	299.98	448.38	449.00	451.00	473.30
V.	व्याज पूर्व निवल अधिशेष	16443.97	12134.00	18401.36	19491.07	20588.08
VI.	व्याज	14381.84	15122.30	14703.69	14089.33	13665.94
VII.	व्याज पश्चात निवल अधिशेष(घाटा)	2062.13	-2988.30	3697.67	5401.74	6922.14
	लगी हुई पूंजी	93444.60	93921.94	91849.51	105050.75	108069.07
	घटाइए: घालू न की गई/ निपटान की गई परिसंपत्तिया	0.00	5789.86	5789.86	5789.86	5789.86
	घटाईए: कार्यचालन पूंजी को सतुलित किए जाने के कारण समायोजन				5721.85	5649.53
	लगी हुई पूंजी का समायोजन	93444.60	88132.08	86059.65	93539.03	96629.67
VIII.	18.5% की दर पर लगी हुई पूंजी पर आय	17287.25	16304.43	15921.03	17304.72	17876.49
IX.	आरओसीई के पश्चात निवल अधिशेष(घाटा) (VII+VI-VIII)	-843.28	-4170.43	2480.33	2186.34	2711.60
X.	राजस्व के % के रूप में निवल अधिशेष (घाटा)	-2.29	-12.78	6.40	5.25	5.89
XI.	दो वर्ष के लिए औसत अधिशेष (घाटा)					

5.57

5.57

अनुबंध - I (ख)

जवाहरलाल नेहरू पत्तन न्यास  
लागत विवरण—कंटेनर प्रहस्तन

(लाख रुपए)

	वास्तविक 1999-2000	वास्तविक 2000-01	अंतिम 2001-02	बिना परिवर्तन 2002-03	2003-04
<b>प्रहस्तन किए गए टीईयू</b>	<b>546791</b>	<b>494881</b>	<b>629749</b>	<b>661250</b>	<b>760438</b>
<b>I. प्रचालन आय</b>					
(क). प्रहस्तन प्रभार	14424.06	12979.45	16445.52	17755.37	20418.68
(ख). विश्राम समय प्रभार	2896.86	1160.50	927.23	1100.00	1200.00
(ग). विनिमय दर घटबढ़ के कारण अतिरिक्त आय				22.00	48.00
(घ). रीफर बिजली और परीक्षण आय	404.27	279.24	515.72	350.00	402.50
(ङ). गैर-मानक कार्यों से आय	443.85	357.29	381.00	328.50	361.35
(च). सीएफएस से/तक कंटेनर बुलाई	169.30	218.78	146.97	300.00	345.00
(छ). विविध प्रभार	3.16	4.50	0.00	5.00	5.00
कुल प्रचालन आय	18341.50	14999.76	18416.44	19860.87	22780.53
<b>II. प्रचालन लागत</b>					
(क). विद्युत एवं ईंधन	702.62	737.12	741.44	893.43	1078.82
(ख). जल	58.20	60.04	53.85	71.58	80.00
(ग). सामग्री की खपत	226.11	211.08	249.73	216.50	227.33
(घ). मरम्मत एवं अनुरक्षण	8.20	6.42	89.10	110.50	116.03
(ङ). लघु निर्माण कार्य	18.16	7.86	9.15	17.00	17.85
(च). उपस्कर का किराया	680.90	852.00	1303.35	1498.85	1827.10
(छ). घाट/यार्ड क्रेनो का किराया	4690.80	4968.87	5307.42	5625.87	5963.42
(ज). घाटा/यार्ड(नई) क्रेनो का किराया	0.00	0.00	0.00	0.00	624.00
(झ). कर्मचारी पारिश्रमिक	786.81	906.55	931.23	1089.85	1144.34
(ञ). प्रोत्साहन	0.00	61.90	180.00	200.00	230.00
(ट). कर्मचारी कल्याण एवं अन्य	42.35	46.70	52.00	52.00	54.60
(ठ). मुद्रण एवं स्टेशनरी	12.44	6.70	10.35	10.35	10.87
(ड). डाक टिकट, तार, दूरभाष एवं टेलेक्स	4.51	5.70	5.05	5.05	5.30
(ढ). बीमा	6.01	1.91	0.00	0.00	0.00
(ण). कानूनी एवं व्यावसायिक प्रभार	3.90	15.00	25.00	26.00	27.30
(त). प्रशिक्षण व्यय	1.31	3.50	2.00	6.00	6.30
(थ). अन्य सामान्य व्यय	62.10	88.05	40.91	39.73	41.72
(द). मूल्यह्रास	954.08	1006.09	1006.09	1848.17	2344.84
(ध). इजीनियरी सेवाएं	166.09	294.67	286.35	288.39	302.81
(न). भंडार/पीएमसी एवं अन्य	19.56	34.73	37.15	51.67	54.25
प्रत्यक्ष प्रचालन व्यय	8444.15	9314.89	10330.17	12050.94	14156.87
आर्बिट्रि एम एवं ए व्यय	1281.63	1493.29	1755.71	1948.99	1985.81
कुल प्रचालन व्यय	9725.78	10808.18	12085.88	13999.93	16142.68
<b>III. प्रचालन अधिशेष</b>	<b>8615.72</b>	<b>4191.58</b>	<b>6330.56</b>	<b>5860.94</b>	<b>6637.85</b>
<b>IV. एफएमआई और एफएमई</b>					
क. आय:					
(क). रॉयल्टी से आय—एनएसआईसीटी	125.30	317.76	956.92	1273.34	2781.69
(ख). नीलाग्री बिजली से आय	250.57	47.95	30.00	30.00	50.00
(ग). एनएसआईसीटी से घाटशुल्क	17.00	51.76	50.00	50.00	50.00
(घ). अन्य विविध आय	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
कुल एफएमआई	392.87	417.47	1036.92	1353.34	2881.69
ख. व्यय:					
(क). उत्पादकता संबद्ध बोनस	48.64	50.96	53.95	58.68	61.47
(ख). पेंशन/ग्रेजुटी/पीएफ	59.84	128.05	125.37	134.12	140.83
(ग). रेलवे का मूल्यह्रास	124.51	121.45	121.46	121.46	121.46
(घ). टारुनशिप का मूल्यह्रास (70%)	98.52	98.52	98.52	98.52	98.52
(ङ). सीएफएस पर मूल्यह्रास	80.83	80.83	80.83	80.83	80.83
कुल एफएमई	412.34	479.81	480.13	493.61	503.11
<b>V. ब्याज पूर्व निवल अधिशेष (III+IVक-IVख)</b>	<b>8596.25</b>	<b>4129.24</b>	<b>6887.35</b>	<b>6720.67</b>	<b>9016.43</b>
<b>VI. ब्याज</b>	<b>3830.65</b>	<b>4027.88</b>	<b>3916.38</b>	<b>3752.74</b>	<b>3639.97</b>
<b>VII. ब्याज परघात निवल अधिशेष(घाटा)</b>	<b>4765.59</b>	<b>101.37</b>	<b>2970.97</b>	<b>2967.92</b>	<b>5376.46</b>
लगी हुई पूंजी	30772.60	30630.87	30988.14	44986.30	49712.59
घटाइए:कार्यचालन पूंजी को संतुलित किए जाने के कारण समायोजन				63.00	42.00
लगी हुई पूंजी का समायोजन	30772.60	30630.87	30988.14	44923.30	49670.59
<b>VIII. 18.5% की दर पर लगी हुई पूंजी पर आय</b>	<b>5692.93</b>	<b>5666.71</b>	<b>5732.81</b>	<b>8310.81</b>	<b>9189.06</b>
<b>IX. आरओसीई के परघात निवल अधिशेष(घाटा) (VII+VI-VIII)</b>	<b>2903.31</b>	<b>-1537.46</b>	<b>1154.55</b>	<b>-1590.14</b>	<b>-172.62</b>
<b>X. राजस्व के % के रूप में निवल अधिशेष (घाटा)</b>	<b>15.83</b>	<b>-10.25</b>	<b>6.27</b>	<b>-8.01</b>	<b>-0.76</b>
<b>XI. दो वर्ष के लिए औसत अधिशेष (घाटा)</b>				<b>-4.38</b>	

अनुबंध - I(ग)

जवाहरलाल नेहरू पतन न्यास  
लागत विवरण—कुल बल्क

(लाख रुपए)

	बिना परिवर्तन				
	वास्तविक 1999-2000	वास्तविक 2000-01	अन्तिम 2001-02	2002-03	2003-04
<b>यातायात प्रहस्तन</b>					
(क). उर्वरक/कच्ची सामग्री/खाद्यान्न	1,345,994	393,841	362,540	400,000	400,000
(ख). द्रव	2,171,283	2,960,387	2,846,753	2,600,000	1,900,000
(ग). अन्य (सीमेंट इत्यादि)	735,336	902,820	800,086	1,000,000	1,000,000
	4,252,613	4,257,048	4,009,379	4,000,000	3,300,000
<b>I. प्रचालन आय</b>					
(क). प्रहस्तन आय (उर्वरक एवं कच्ची सामग्री)	2821.87	580.59	546.91	472.50	472.50
(ख). घाटशुल्क आय (उर्वरक एवं कच्ची सामग्री)	454.74	118.77	178.41	250.00	250.00
(ग). घाटशुल्क आय (सीमेंट इत्यादि)	348.20	443.35	370.14	512.50	500.00
(घ). घाटशुल्क आय (द्रव)	1034.22	1382.07	1348.41	1371.85	1117.95
(ङ). अन्य (बैंग भरार्इ/विश्राम समय)	412.51	118.14	57.24	29.82	30.00
कुल प्रचालन आय	5071.54	2642.92	2501.11	2636.67	2370.45
<b>II. प्रचालन लागत</b>					
(क). विद्युत एवं ईंधन	290.55	267.53	165.51	220.63	231.66
(ख). जल	82.45	89.15	76.29	80.00	80.00
(ग). सामग्री की खपत	297.76	161.85	72.40	98.50	103.43
(घ). मरम्मत एवं अनुरक्षण	262.41	104.16	35.79	113.00	118.65
(ङ). लघु निर्माण कार्य	2.55	2.01	4.00	2.00	2.10
(च). कर्मचारी पारिश्रमिक	712.60	729.26	621.67	587.60	616.98
(छ). कर्मचारी कल्याण एवं अन्य	42.28	43.10	47.00	40.00	42.00
(ज). आईओटीएल को सेवा शुल्क	35.70	45.84	50.00	0.00	0.00
(झ). बोरी भरार्इ ठेका	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
(ञ). जहाजी कुली कार्य	38.98	7.25	13.00	20.00	21.00
(ट). मुद्रण एवं स्टेशनरी	1.89	1.60	1.05	1.05	1.10
(ठ). डाक टिकट, तार, दूरभाष एवं टेलेक्स	2.76	3.20	3.40	3.65	3.83
(ड). बीमा	8.52	11.00	2.50	2.50	2.63
(ड). कानूनी एवं व्यावसायिक प्रभार	0.00	0.00	7.00	7.00	7.35
(ण). प्रशिक्षण व्यय	0.56	1.60	5.00	5.00	5.25
(त). अन्य सामान्य व्यय	109.34	75.63	67.58	67.88	71.27
(थ). मूल्यहास	2085.18	1985.08	1348.58	1357.33	1357.33
(द). इंजीनियरी सेवाएं	237.00	268.00	148.91	262.29	275.40
(ध). पीपीडी	49.01	32.78	22.63	20.00	21.00
(ण). एमआईएस	3.40	9.66	4.75	7.00	7.35
प्रत्यक्ष प्रचालन व्यय	4292.94	3838.70	2697.06	2895.43	2968.34
आवंटित एम.एच.ए. व्यय	651.57	615.39	566.57	555.73	504.59
कुल प्रचालन व्यय	4944.51	4454.09	3263.63	3451.16	3472.92
<b>III. प्रचालन अधिशेष</b>	127.03	-1811.17	-762.52	-814.49	-1102.47
<b>IV. एफएमआई और एफएमई</b>					
क. आय:					
(क). रॉयल्टी से आय—एनएसआईसीटी	14.73	37.20	116.32	134.91	220.81
(ख). रॉयल्टी से आय—बीपीसीएल	500.00	0.00	0.00	211.50	315.00
(ग). थ्रुपुट में कमी के लिए जुमाना	1773.50	566.19	500.00	1000.00	0.00
(घ). अन्य विविध आय	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
कुल एफएमआई	2288.23	603.39	616.32	1346.41	535.81
ख. व्यय:					
(क). उत्पादकता संबद्ध बोनस	44.05	41.00	36.01	31.64	33.14
(ख). पेंशन/ग्रेज्यूटी/पीएफ	54.19	103.00	83.69	72.31	75.93
(ग). टाऊनशिप का मूल्यहास (70%)	14.07	14.07	14.07	14.07	14.07
कुल एफएमआई	112.32	158.08	133.77	118.02	123.14
<b>V. ब्याज पूर्व निवल अधिशेष (III+IVक-IVख)</b>	2302.94	-1365.86	-279.98	413.91	-689.81
<b>VI. ब्याज</b>	7478.04	7863.05	7645.39	7325.95	7105.80
<b>VII. ब्याज परचात निवल अधिशेष(घाटा)</b>	-5175.10	-9228.91	-7925.37	-6912.04	-7795.60
लगी हुई पूंजी	39215.00	37421.43	35459.55	33459.69	31284.39
घटाईएचालू न की गई/निपटान की गई परिसंपत्तियां	0.00	5789.86	5789.86	5789.86	5789.86
घटाईएचालू न की गई/निपटान की गई परिसंपत्तियां को संतुलित किए जाने के कारण समायोजन	0.00	0.00	0.00	700.00	700.00
लगी हुई पूंजी का समायोजन	39215.00	31631.57	29669.69	26969.83	24794.53
<b>VIII. 18.5% की दर पर लगी हुई पूंजी पर आय</b>	7254.78	5851.84	5488.89	4989.42	4586.99
<b>IX. आरओसीआई के परचात निवल अधिशेष(घाटा) (VII+VI-VIII)</b>	-4951.83	-7217.70	-5768.87	-4575.51	-5276.79
<b>X. राजस्व के % के रूप में निवल अधिशेष (घाटा)</b>	-97.64	-273.10	-230.65	-173.53	-222.61
<b>XI. दो वर्ष के लिए औसत अधिशेष (घाटा)</b>				-198.07	

जवाहरलाल नेहरू पत्तन न्यास  
लागत विवरण—द्रव प्रहस्तन सुविधा

(लाख रुपए)

		बिना परिवर्तन				
		वास्तविक	वास्तविक	अनंतिम	अनुमान	
		1999-2000	2000-01	2001-02	2002-03	2003-04
यातायात प्रहस्तन(टनों में)						
I.	(क). द्रव प्रचालन आय	2,171,283	2,960,387	2,846,753	2,600,000	1,900,000
	(क). घाटशुल्क आय(द्रव)	1034.22	1382.07	1348.41	1371.85	1117.95
	कुल प्रचालन आय	1034.22	1382.07	1348.41	1371.85	1117.95
II.	प्रचालन लागत					
	(क). विद्युत एवं ईंधन	14.53	13.38	8.28	11.03	11.58
	(ख). जल	4.12	4.46	3.81	4.00	4.00
	(ग). सामग्री की खपत	14.89	8.09	3.62	4.93	5.17
	(घ). मरम्मत एवं अनुसंधान	13.12	5.21	1.79	5.65	5.93
	(ङ). लघु निर्माण कार्य	0.13	0.10	0.20	0.10	0.11
	(च). कर्मचारी पारिश्रमिक	35.63	36.46	31.08	29.38	30.85
	(छ). कर्मचारी कल्याण एवं अन्य	2.11	2.16	2.35	2.00	2.10
	(ज). आईओटीएल को सेवा शुल्क	35.70	45.84	50.00	0.00	0.00
	(ट). मुद्रण एवं स्टेशनरी	0.09	0.08	0.05	0.05	0.06
	(ठ). डाक टिकट, तार, दूरभाष एवं टेलेक्स	0.14	0.16	0.17	0.18	0.19
	(ड). बीमा	1.93	0.55	0.13	0.13	0.13
	(ढ). कानूनी एवं व्यावसायिक प्रभार	0.00	0.00	0.35	0.35	0.37
	(ण). प्रशिक्षण व्यय	0.03	0.08	0.25	0.25	0.26
	(त). अन्य सामान्य व्यय	5.47	3.78	3.38	3.39	3.56
	(थ). मूल्यह्रास	271.49	271.49	271.49	275.86	275.86
	(द). इंजीनियरी सेवाएं	11.85	13.40	7.45	13.11	13.77
	(ध). पीपीडी	2.45	1.64	1.13	1.00	1.05
	(ण). एमआईएस	0.17	0.48	0.24	0.35	0.37
	प्रत्यक्ष प्रचालन व्यय	413.84	407.35	385.76	351.77	355.36
	आबंटित एम.एवं ए. व्यय	32.58	30.77	28.33	27.79	25.23
	कुल प्रचालन व्यय	446.42	438.12	414.09	379.55	380.59
III.	प्रचालन अधिशेष	587.80	943.95	934.32	992.30	737.36
IV.	एफएमआई और एफएमई					
	क. आय:					
	(क). रॉयल्टी से आय—बीपीसीएल	500.00	0.00	0.00	211.50	315.00
	(ख). थ्रुपुट में कमी के लिए जुमाना	1773.50	566.19	500.00	1000.00	0.00
	(ग). अन्य विविध आय	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	कुल एफएमआई	2273.50	566.19	500.00	1211.50	315.00
	ख. व्यय:					
	(क). उत्पादकता संबद्ध बोनस	2.20	2.05	1.80	1.58	1.66
	(ख). पेंशन/ग्रेज्यूटी/पीएफ	2.71	5.15	4.18	3.62	3.80
	(ग). टाऊनशिप का मूल्यह्रास (70%)	0.70	0.70	0.70	0.70	0.70
	कुल एफएमआई	5.62	7.90	6.68	5.90	6.16
V.	ब्याज पूर्व निवल अधिशेष (III+IVक-IVख)	2855.68	1502.23	1427.63	2197.90	1046.20
VI.	ब्याज	1908.50	2006.76	1959.90	1893.99	1837.07
VII.	ब्याज पश्चात निवल अधिशेष(घाटा)	947.18	-504.53	-532.27	303.91	-790.87
	लगी हुई पूंजी	8059.48	7787.99	7606.50	7505.64	7229.78
	घटाइए:कार्यचालन पूंजी को संतुलित किए जाने के कारण समायोजन				0.00	0.00
	लगी हुई पूंजी का समायोजन	8059.48	7787.99	7606.50	7505.64	7229.78
VIII.	18.5% की दर पर लगी हुई पूंजी पर आय	1491.00	1440.78	1407.20	1388.54	1337.51
IX.	आरओसी के पश्चात निवल अधिशेष(घाटा) (VII+VI-VIII)	1364.68	61.45	20.43	809.35	-291.31
X.	राजस्व के % के रूप में निवल अधिशेष (घाटा)	131.95	4.45	1.52	59.00	-26.06
XI.	दो वर्ष के लिए औसत अधिशेष (घाटा)				16.47	

अनुबंध - I(ग)(ii)

जवाहरलाल नेहरू पत्तन न्यास  
लागत विवरण—शुल्क बल्क(द्वय को छोड़कर) सुविधाएं

(लाख रुपए)

	बिना परिवर्तन				
	वास्तविक		अनंतिम	अनुमान	
	1999-2000	2000-01	2001-02	2002-03	2003-04
<b>यातायात प्रहस्तन (टनों में)</b>					
(क). उर्वरक/कच्ची सामग्री/खाद्यान्न	1,345,994	393,841	362,540	400,000	400,000
(ख). अन्य (सीमेंट इत्यादि)	735,336	902,820	800,086	1,000,000	1,000,000
<b>I. प्रचालन आय</b>					
(क). प्रहस्तन आय (उर्वरक एवं कच्ची सामग्री)	2821.87	580.59	546.91	472.50	472.50
(ख). घाटशुल्क आय (उर्वरक एवं कच्ची सामग्री)	454.74	118.77	178.41	250.00	250.00
(ग). घाटशुल्क आय (सीमेंट इत्यादि)	348.20	443.35	370.14	512.50	500.00
(घ). घाटशुल्क आय (द्वय)	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
(ङ). अन्य (भंग भराई/विश्राम समय)	412.51	118.14	57.24	29.82	30.00
कुल प्रचालन आय	4037.32	1260.85	1152.70	1264.82	1252.50
<b>II. प्रचालन लागत</b>					
(क). विद्युत एवं ईंधन	276.02	254.15	157.23	209.60	220.08
(ख). जल	78.33	84.69	72.48	76.00	76.00
(ग). सामग्री की खपत	282.87	153.76	68.78	93.58	98.25
(घ). मरम्मत एवं अनुरक्षण	249.29	98.95	34.00	107.35	112.72
(ङ). लघु निर्माण कार्य	2.42	1.91	3.80	1.90	2.00
(च). कर्मचारी पारिश्रमिक	676.97	692.80	590.59	558.22	586.13
(छ). कर्मचारी कल्याण एवं अन्य	40.17	40.95	44.65	38.00	39.90
(ज). आईओटीएल को सेवा शुल्क	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
(झ). बोरी भराई ठेका	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
(ञ). जहाजी कुली कार्य	13.00	20.00	21.00		
(ट). मुद्रण एवं स्टेशनरी	1.80	1.52	1.00	1.00	1.05
(ठ). डाक टिकट, तार, दूरभाष एवं टेलिक्स	2.62	3.04	3.23	3.47	3.64
(ड). बीमा	36.59	10.45	2.38	2.38	2.49
(ढ). कानूनी एवं व्यावसायिक प्रचार	0.00	0.00	6.65	6.65	6.98
(ण). प्रशिक्षण व्यय	0.53	1.52	4.75	4.75	4.99
(त). अन्य सामान्य व्यय	103.87	71.85	64.20	64.49	67.71
(थ). मूल्यहास	1813.69	1713.59	1077.09	1081.47	1081.47
(द). इजीनियरी सेवाएं	225.15	254.60	141.46	249.18	261.63
(ध). पीपीसी	46.56	31.14	21.50	19.00	19.95
(ण). एमआईएस	3.23	9.18	4.51	6.65	6.98
प्रत्यक्ष प्रचालन व्यय	3879.10	3431.34	2311.29	2543.67	2612.97
आबंटित एम.एवं ए. व्यय	618.99	584.62	538.24	527.94	479.36
कुल प्रचालन व्यय	4498.09	4015.96	2849.53	3071.61	3092.33
<b>III. प्रचालन अधिशेष</b>	-460.77	-2755.11	-1696.83	-1806.79	-1839.83
<b>IV. एफएमआई और एफएमई</b>					
क. आय:					
(क). रॉयल्टी से आय—एनएसआईसीटी	14.73	37.20	116.32	134.91	220.81
(ख). अन्य विविध आय	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
कुल एफएमआई	14.73	37.20	116.32	134.91	220.81
ख. व्यय:					
(क). उत्पादकता संबद्ध बोनस	41.85	38.95	34.21	30.05	31.49
(ख). पेंशन/पेच्युटी/पीएफ	79.51	68.70	72.13		
(ग). टाऊनशिप का मूल्यहास (70%)	13.37	13.37	13.37	13.37	13.37
कुल एफएमआई	106.70	150.17	127.09	112.12	116.99
<b>V. ब्याज पूर्व निवल अधिशेष (III+IVक-IVख)</b>	-552.74	-2868.09	-1707.61	-1783.99	-1736.01
<b>VI. ब्याज</b>	5569.54	5856.29	5685.49	5431.96	5268.72
<b>VII. ब्याज पश्चात निवल अधिशेष(घाटा)</b>	-6122.28	-8724.38	-7393.10	-7215.95	-7004.73
लगी हुई पूंजी	31155.52	29633.44	27853.05	25954.05	24054.61
घटाइए-चालू न की गई/निपटान की गई परिसंपत्तियां	0.00	5789.86	5789.86	5789.86	5789.86
घटाइए-कार्यचालन पूंजी को संतुलित किए जाने के कारण समायोजन	0.00	0.00	0.00	700.00	700.00
लगी हुई पूंजी का समायोजन	31155.52	23843.58	22063.19	19464.19	17564.75
<b>VIII. 18.5% की दर पर लगी हुई पूंजी पर आय</b>	5763.77	4411.06	4081.69	3600.87	3249.48
<b>IX. आरओसीई के पश्चात निवल अधिशेष(घाटा) (VII+VI-VIII)</b>	-6316.51	-7279.15	-5789.30	-5384.87	-4985.49
<b>X. राजस्व के % के रूप में निवल अधिशेष (घाटा)</b>	-156.45	-577.32	-502.24	-425.74	-398.04
<b>XI. दो वर्ष के लिए औसत अधिशेष (घाटा)</b>				-411.89	



अनुबंध - I(घ)

जवाहरलाल नेहरू पत्तन न्यास  
लागत विवरण—मेरीन

(लाख रुपए)

		बिना परिवर्तन				
		वास्तविक	वास्तविक	अंतिम	अनुमान	
		1999-2000	2000-01	2001-02	2002-03	2003-04
	पोतों की सं०	1350	1706	2067	2222	2417
	पोतों का जीआरटी	23525144	28488986	37147218	37325630	40658413.76
I.	प्रचालन आय					
	(क). पत्तन देयताएं	1748.85	2103.82	2888.25	2880.09	3110.57
	(ख). पायलटिज	4270.32	5286.15	7194.62	7276.15	7817.55
	(ग). बर्ध किराया	3137.30	2624.64	3187.99	3488.42	3806.80
	(घ). तटीय पोत दर के पुनः उल्लेख के कारण अतिरिक्त आय				545.79	589.40
	(ङ). विनिमय दर घटबढ़ के कारण अतिरिक्त आय				266.03	573.58
	(च). अन्य आय	68.36	177.87	92.71	211.00	202.00
	कुल प्रचालन आय	9224.83	10192.48	13363.57	14667.48	16099.89
II.	प्रचालन लागत					
	(क). विद्युत एवं ईंधन	188.56	330.24	377.60	494.05	564.33
	(ख). जल	24.25	25.02	22.43	30.00	32.64
	(ग). सामग्री की खपत	186.31	137.60	195.00	217.00	227.85
	(घ). मरम्मत एवं अनुसंधान	452.74	478.34	487.55	540.15	567.16
	(ङ). लघु निर्माण कार्य	7.00	10.53	0.00	38.00	39.90
	(च). निकर्षण	3091.42	1190.07	975.41	1234.00	2600.00
	(छ). टर्गों के लिए श्रमिक	155.55	160.00	168.00		
	(ज). पत्तन क्राफ्टों के लिए श्रमिक	138.85	192.89	200.08	250.00	262.50
	(झ). टर्ग/पायलट लांचों का किराया	523.56	766.68	1047.93	1052.00	1104.60
	(ञ). कर्मचारी पारिश्रमिक	189.25	226.87	249.01	261.99	275.09
	(ट). कर्मचारी कल्याण एवं अन्य	40.13	42.90	48.00	48.00	50.40
	(ठ). मुद्रण एवं स्टेशनरी	1.43	1.70	1.15	1.40	1.47
	(ड). डाक टिकट, तार, दूरभाष एवं टेलिक्स	2.07	3.00	3.20	3.25	3.41
	(ड). बीमा	22.34	25.13	25.50	25.50	26.78
	(ण). कानूनी एवं व्यावसायिक प्रभार	9.51	10.70	21.00	19.00	19.95
	(त). प्रशिक्षण व्यय	0.67	28.20	3.50	5.00	5.25
	(थ). अन्य सामान्य व्यय	38.66	35.52	44.82	47.86	50.25
	(द). मूल्यहास	556	34 327.45	276.61	385.95	390.95
	प्रत्यक्ष प्रचालन व्यय	5604.17	4007.26	4134.34	4813.15	6390.52
	आर्बिट्रि एम.एवं ए व्यय	850.59	642.41	702.67	778.43	917.50
	कुल प्रचालन व्यय	6454.76	4649.67	4837.01	5591.58	7308.02
III.	प्रचालन अधिशेष	2770.07	5542.81	8526.56	9075.90	8791.87
IV.	एफएमआई और एफएमई					
	क. आय:					
	(क). लाच पासों से आय	44.83	53.17	50.00	50.00	55.00
	(ख). अन्य विविध आय	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	कुल एफएमआई	44.83	53.17	50.00	50.00	55.00
	ख. व्यय:					
	(क). टाऊनशिप का मूल्यहास (10%)	14.07	14.07	14.07	14.07	14.07
	(ग). लाचों पर व्यय	66.34	78.45	100.00	106.00	111.30
	(ग). उत्पादकता संबद्ध बोनस	11.70	12.75	14.43	14.11	14.78
	(घ). पेशन/ग्रेच्युटी/पीएफ	14.39	32.04	33.52	32.24	33.85
	कुल एफएमआई	106.51	137.32	162.02	166.42	174.00
V.	ब्याज पूर्व निवल अधिशेष (III+IVक-IVख)	2708.40	5458.66	8414.54	8959.48	8672.86
VI.	ब्याज	1169.36	1229.57	1195.53	1145.58	1111.15
VII.	ब्याज पश्चात निवल अधिशेष(घाटा)	1539.04	4229.09	7219.01	7813.90	7561.71
	लगी हुई पूंजी	10703.00	10674.20	10374.22	12302.88	11892.80
	घटाइए:कार्यचालन पूंजी को संतुलित किए जाने के कारण समायोजन				100.00	100.00
	लगी हुई पूंजी का समायोजन	10703.00	10674.20	10374.22	12402.88	11992.80
VIII.	18.5% की दर पर लगी हुई पूंजी पर आय	1980.06	1974.73	1919.23	2294.53	2218.67
IX.	आरओसीई के पश्चात निवल अधिशेष(घाटा) (VII+VI-VIII)	728.34	3483.93	6495.30	6664.94	6454.19
X.	राजस्व के % के रूप में निवल अधिशेष (घाटा)	7.90	34.18	48.60	45.44	40.09
XI.	दो वर्ष के लिए औसत अधिशेष (घाटा)				42.76	

जवाहरलाल नेहरू पतन न्यास  
लागत विवरण—संपदा

अनुबंध - I(क)

(लाख रुपए)

		बिना परिवर्तन				
		वास्तविक	वास्तविक	अनंतिम	अनुमान	
		1999-2000	2000-01	2001-02	2002-03	2003-04
I.	प्रचालन आय					
(क).	भूमि एवं सीएफएस से आय	1113.29	1083.90	1130.05	1138.67	1206.99
(ख).	भवनों और शेडों से आय	222.09	206.21	174.09	167.79	176.18
(ग).	क्वार्टरों से किराया	16.06	21.01	22.00	22.00	22.00
(घ).	दुकानों/कार्यालयों से किराया	143.61	149.93	168.26	172.49	181.11
(ङ).	बिजली-टाऊनशिप/पब	261.89	262.77	286.74	286.75	280.00
(च).	बिजली-कर्मचारी	4.33	3.84	5.00	5.00	5.00
(छ).	जल-टाऊनशिप/पब	73.92	91.70	102.78	257.95	250.00
(ज).	जल के ठेकेदार	1.24	2.00	2.00	5.00	
(झ).	विविध आय	1.08	5.15	0.50	0.55	1.00
(ञ).	क्षेत्र किराया एवं मार्ग (टी फार्म)	2248.26	2927.44	2546.44	2388.68	2627.55
(ट).	जल-टैक फार्म	30.47	32.45	35.00	35.00	30.00
	कुल प्रचालन आय	4115.00	4785.64	4472.86	4476.88	4784.83
II.	प्रचालन लागत					
(क).	विद्युत एवं ईंधन	468.97	201.92	436.06	445.58	467.86
(ख).	भरमर एवं अनुरक्षण	294.11	190.97	146.00	196.00	205.80
(ग).	लघु निर्माण कार्य	15.24	28.40	1.00	2.00	2.10
(घ).	कर्मचारी पारिश्रमिक	5.99	10.74	10.53	10.78	11.32
(ङ).	मुद्रण एवं स्टेशनरी	0.02		0.05	0.05	0.05
(च).	डाक टिकट, तार, दूरभाष एवं टेलिफोन	0.47	0.60	0.65	0.65	0.68
(छ).	कानूनी एवं व्यावसायिक प्रभार	2.02	8.40	14.00	9.00	9.45
(ज).	प्रसादन आदि	38.89	85.72	93.56	89.00	93.45
(झ).	गैर-सीआईएसएफ	49.99	79.45	85.90	104.00	109.20
(ञ).	अन्य सामान्य व्यय, पीपीडी और ईएस से व्यय	98.73	50.79	49.45	51.73	54.32
(ट).	मूल्यहास	315.13	272.99	272.99	272.99	299.24
	प्रत्यक्ष प्रचालन व्यय	1289.56	929.98	1110.19	1181.78	1253.47
	आवंटित एस.एच.ए. व्यय	195.73	149.09	188.69	191.13	179.96
	कुल प्रचालन व्यय	1485.29	1079.07	1298.88	1372.91	1433.43
III.	प्रचालन अधिशेष	2629.71	3706.57	3173.98	3103.97	3351.40
IV.	एफएमआई और एफएमई					
क.	आय:					
(क).	अन्य विविध आय	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	कुल एफएमआई	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
ख.	व्यय:					
(क).	उत्पादकता संबद्ध बोनस	0.37	0.60	0.61	0.58	0.61
(ख).	पेंशन/ग्रेजुएटी/पीएफ	0.46	1.52	1.42	1.33	1.39
(ग).	सीएफएस का मूल्यहास	80.83	80.83	80.83	80.83	80.83
(घ).	टाऊनशिप का मूल्यहास	-126.67	-126.67	-126.67	-126.67	-126.67
	कुल एफएमआई	-45.01	-43.72	-43.81	-43.93	-43.84
V.	ब्याज पूर्व निवल अधिशेष (III+IVक-IVख)	2674.73	3750.29	3217.79	3147.90	3395.24
VI.	ब्याज	1903.78	2001.80	1946.39	1865.06	1809.02
VII.	ब्याज परचात निवल अधिशेष(घाटा)	770.94	1748.49	1271.40	1282.84	1586.22
	लगी हुई पूंजी	12754.00	15195.44	15027.59	14301.87	15179.28
	घाटा/अनुमानित पूंजी को संतुलित किए जाने के कारण समायोजन				5058.85	5007.53
	लगी हुई पूंजी का समायोजन	12754.00	15195.44	15027.59	9243.02	10171.75
VIII.	18.5% की दर पर लगी हुई पूंजी पर आय	2359.49	2811.16	2780.10	1709.96	1881.77
IX.	आरओसीई के परचात निवल अधिशेष(घाटा) (VII+VI-VIII)	315.24	939.14	437.68	1437.94	1513.46
X.	राजस्व के % के रूप में निवल अधिशेष (घाटा)	7.66	19.62	9.79	32.12	31.63
XI.	दो वर्ष के लिए औसत अधिशेष (घाटा)				31.87	

## जवाहरलाल नेहरू पत्तन न्यास

### दरों का मान

#### अध्याय-I

##### 1.1. परिभाषाएं—सामान्य

- (i) "तटीय पोत" का अर्थ सक्षम प्राधिकारी द्वारा जारी वैध तटीय लाइसेंस प्राप्त भारत में किसी पत्तन अथवा स्थान से भारत में किसी अन्य पत्तन अथवा स्थान के बीच व्यापार में विशेष रूप से लगाया गया पोत होगा।
- (ii) "विदेशगामी पोत" का अर्थ तटीय पोत के अतिरिक्त कोई पोत होगा।
- (iii) "कोल्ड म्यू" का अर्थ प्रचालन के मुख्य इंजन के बिना पोत का संचालन होगा।
- (iv) "खतरनाक रसायन" का अर्थ पर्यावरण (संरक्षण) अधिनियम, 1986 और समय-समय पर यथा लागू नियमावली के अधीन बनाई गई खतरनाक रसायन के विनिर्माण, भंडारण और आयात नियमावली, 1989 की अनुसूची-I, अनुसूची-II और अनुसूची-III के अंतर्गत उल्लिखित रसायन हैं और उसमें वे शामिल हैं।
- (v) "पत्तन क्षेत्र" का अर्थ सीमाशुल्कबद्ध क्षेत्र/पत्तन का पत्तन प्रचालनात्मक क्षेत्र है।
- (vi) "सामान्य कंटेनर" का अर्थ बाद में उल्लिखित विशेष श्रेणियों के अधीन नहीं आने वाले सामान्य किस्म का कंटेनर होगा।
- (vii) "रीफर कंटेनर" का अर्थ वांछित तापक्रम बनाए रखने के लिए विद्युत आपूर्ति के प्रावधान सहित नाशवान वस्तुओं के वहन के लिए प्रयुक्त प्रशीतित कंटेनर होगा।
- (viii) "खतरनाक कंटेनर" का अर्थ आईएमओ के अधीन वर्गीकृत खतरनाक सामग्रियां रखने वाला कंटेनर होगा।
- (ix) "यानान्तरण कंटेनर" का अर्थ वह कंटेनर होगा, जिसे एक पोत से उतारा जाता, यार्ड में रखा जाता है और अन्य पोत के माध्यम से उसकी डुलाई की जाती है।
- (x) "अधिक आकार वाले कंटेनर" का अर्थ मानक कंटेनरों के सामान्य आकार से अधिक अतिविभीतीय कार्गो का वहन करने और स्लिंग्स, शैकल्स, लिफ्टिंग बीम आदि जैसे विशेष उपकरणों की आवश्यकता वाला कंटेनर होगा। इनमें क्षतिग्रस्त कंटेनर और अन्य किस्म भी शामिल हैं, जिन्हें विशेष उपकरणों की आवश्यकता होती है।
- (xi) "शट-आऊट कंटेनर" का अर्थ वह कंटेनर होगा, जो किसी विशेष पोत के लिए निर्यात अन्तर्ग्रहण (जैसा पोत पहचान सूचना संख्या अर्थात् वीआईएन सं० द्वारा इंगित किया गया है) के रूप में पत्तन में प्रवेश करता है और चाहे किसी भी कारण से उसी पोत विशेष से संबद्ध नहीं होता, कंटेनर को शटआऊट कंटेनर कहा जाता है।
- (xii) "बैक टू टाउन कंटेनर" का अर्थ निर्यात के लिए पत्तन में प्रवेश कर रहा परंतु, चाहे किसी भी कारण से निर्यात करने में असमर्थ और नगर में वापस लाया कंटेनर होगा।
- (xiii) "वीआईएन" का अर्थ पोत पहचान सूचना संख्या है।

##### 1.2. सामान्य शर्तें एवं निबंधन

- (i) (क) सामान्य व्यापार लाइसेंस वाले भारतीय ध्वज वाला विदेशगामी पोत सीमाशुल्क रूपान्तरण आदेश के आधार पर तटीय चालन में परिवर्तित हो सकता है।
- (ख) विदेशी ध्वज वाला विदेशगामी पोत नौवहन महानिदेशक द्वारा जारी तटीय समुद्री यात्रा लाइसेंस के आधार पर तटीय चालन में परिवर्तित हो सकता है।

- (ग) ऐसे परिवर्तन के मामले में तटीय दरें पोत द्वारा तटीय सामग्रियों का लदान करने के समय से लदान करने वाले पत्तन द्वारा प्रभार्य होंगी ।
- (घ) ऐसे परिवर्तन के मामलों में तटीय दरें पोत द्वारा तटीय कार्गो की उतराई प्रचालन पूरा करने तक ही प्रभार्य होंगी और उसके तत्काल बाद विदेशगामी दरें उतराई पत्तनों द्वारा प्रभार्य होंगी ।
- (ङ) नौवहन महानिदेशक से तटीय लाइसेंस वाले समर्पित भारतीय तटीय पोतों के लिए तटीय दरों के हकदार होने हेतु किसी अन्य दस्तावेज की अपेक्षा नहीं होगी ।
- (ii) पोत की स्थिति, जैसाकि सीमाशुल्क अथवा नौवहन महानिदेशक द्वारा उसके प्रमाणीकरण द्वारा वर्णित है, पोत-संबद्ध प्रभार लगाने के प्रयोजनार्थ 'तटीय' अथवा 'विदेशगामी, श्रेणी में वर्गीकृत करने का निर्णायक कारक होगी और कार्गो की प्रकृति अथवा उसकी उत्पत्ति की इस प्रयोजनार्थ कोई संगतता नहीं होगी ।
- (iii) (क) पोत-संबद्ध प्रभार पोतस्वामियों/स्टीमर एजेंटों पर लगाए जाएंगे । जहां भी दरें अमरीकी डालर के रूप में मूल्यवर्गित हैं, वहां प्रभार भारतीय रिजर्व बैंक, भारतीय स्टेट बैंक अथवा उसके सहायक बैंकों अथवा अन्य किसी सरकारी क्षेत्र के बैंकों द्वारा अधिसूचित बाजार क्रय दर, जैसा समय-समय पर निर्दिष्ट किया जाए, पर उसके समतुल्य भारतीय रुपए में अमरीकी मुद्रा के रूपान्तरण के बाद भारतीय रुपए में वसूल किया जाएगा । पोत के पत्तन सीमा में प्रवेश का दिन ऐसे रूपान्तरण का दिन माना जाएगा ।
- (ख) अमरीकी डॉलर के रूप में मूल्यवर्गित कंटेनर संबद्ध प्रभार आयात कंटेनरों के मामले में पोत के प्रवेश की तारीख को और निर्यात कंटेनरों के मामले में पत्तन परिसर में कंटेनरों के आगमन की तारीख को विद्यमान बाजार क्रय दर के आधार पर समतुल्य भारतीय रुपए में संग्रहित किया जाएगा ।
- (iv) पोत के पत्तन में तीस दिन से अधिक के लिए रुकने के मामले में पोत के आगमन की तारीख से तीस दिन में एक बार विनिमय दर की नियमित समीक्षा की जाएगी । ऐसे मामलों में बिलिंग का आधार समीक्षा के समय विद्यमान उपयुक्त विनिमय दर के संदर्भ में संभावित रूप से परिवर्तित होगा ।
- (v) देयताओं का परिकलन करने के प्रयोजनार्थ वजन द्वारा इकाई 1 टन अथवा 1000 किलोग्राम होगी, मात्रा मापन द्वारा इकाई 1 घनमीटर होगी तथा थोक में द्रवों के लिए क्षमता मापन द्वारा इकाई 1000 लीटर होगी ।
- (vi) विलम्बित भुगतानों/वापसियों पर ब्याज :
- (क) प्रयोक्ता दरों के मान के अधीन विलम्बित भुगतानों पर दंडात्मक ब्याज अदा करेगा । इसी प्रकार, जेएनपीटी विलम्बित वापसियों पर दंडात्मक ब्याज अदा करेगा ।
- (ख) दंडात्मक ब्याज की दर 13.5% होगी । दंडात्मक ब्याज की दर जेएनपीटी और पत्तन प्रयोक्ताओं, दोनों पर समान रूप से लागू होगी ।
- (ग) वापसियों में विलम्ब की गिनती सेवाओं को पूरा करने की तारीख से केवल 20 दिनों तक अथवा प्रयोक्ता से अपेक्षित सभी दस्तावेजों को प्रस्तुत करने, इनमें से जो भी बाद में हो, से की जाएगी ।
- (घ) प्रयोक्ताओं द्वारा भुगतान में विलम्ब को जेएनपीटी द्वारा बिल देने की तारीख के 10 दिनों बाद ही गिना जाएगा । तथापि, यह उपबंध उन मामलों में लागू नहीं होगा, जहां भुगतान महापत्तन न्यास अधिनियम में यथानिर्दिष्ट पत्तन न्यास की संपत्तियों की सेवाएं लेने/प्रयोग करने के पूर्व किया जाता है और/अथवा जहां इस दरों के मान में अग्रिम रूप में प्रभारों का भुगतान एक शर्त के रूप में निर्धारित किया जाता है ।
- (vii) निकाले गए सभी प्रभारों को प्रत्येक बिल के कुल जोड़ पर अगले उच्च रुपए तक पूर्णांकित किया जाएगा ।
- (viii) किसी भी मद का सकल वजन अथवा मात्रा या क्षमता द्वारा मापन को परिकलित करने में 0.5 तक के भिन्न को 0.5 इकाई के रूप में लिया जाएगा और 0.5 और उससे अधिक के भिन्न को जहां अन्यथा निर्दिष्ट नहीं किया गया हो, छोड़कर एक इकाई के रूप में माना जाएगा ।

## अध्याय—II

### पोत—संबद्ध प्रभार

#### 2.1. पत्तन देयताओं की अनुसूची

क्र०सं०	प्रभार्य पोत	प्रति जीआरटी दर		एक की पोत के संबंध में भुगतान की बाएम्बारता
		विदेशगामी पोत (अमरीकी डालर में)	तटीय पोत (रुपए में)	
1.	(क) थोक पोत (ख) कंटेनर पोत (ग) कार वाहक पोत (आरओ—आरओ)	0.22 0.17 0.11	7.48 5.78 3.74	बकाया राशि पत्तन में प्रत्येक प्रवेश पर देय है
2.	ऊपर शामिल (मछलीमार नौकाओं को छोड़कर) के अतिरिक्त 10 टन और अधिक वाले पोत	0.17	7.48	—तदैव—
3.	घाहे भाप अथवा डीजल या अन्य यांत्रिकीय साधनों द्वारा चलते हों, टग नौकाएं और नदी नौकाएं	0.17	7.48	—तदैव—
4.	अपतटीय पोत	—	1.50	—तदैव—

#### टिप्पणियां :

- (1) (i) जवाहरलाल नेहरू पत्तन में प्रवेश करने वाले किसी पोत की पत्तन देयता का आंकलन उसके कुल जीआरटी के अनुसार संगत पोत समूह के सामने दर्शाई गई दर पर किया जाएगा ।  
(ii) पत्तन में प्रवेश के समय पोत की स्थिति के अनुसार तटीय अथवा विदेशगामी के रूप में पत्तन देयता लागू होगी ।
- (2) स्थिरक भार में पत्तन में प्रवेश करने और यात्रियों को नहीं लाने वाले पोत पर पत्तन देयताओं का केवल 75% प्रभार्य होगा, जिससे वह अन्यथा प्रभार्य होगा ।
- (3) पत्तन में प्रवेश करने, परंतु उसमें कोई कार्गो नहीं उतारने अथवा लदान करने अथवा यात्रियों को नहीं ले जाने वाले पोत पर (मरम्मत के प्रयोजनार्थ आवश्यक उतराई और पुनः लदान के अपवाद सहित) पत्तन देयताओं का केवल 50% प्रभारित किया जाएगा, जिससे वह अन्यथा प्रभार्य होगा ।
- (4) निम्नलिखित मामलों में पत्तन देयता उपरोक्त दरों के 50% पर लगाया जाएगा :—  
(i) मरम्मत, बंकरों में शुष्क गोदी में खड़ा करने, कोई सामग्री अथवा जल या सामग्रियों को बदलने अथवा चालक दल के किसी बीमार सदस्य को उतारने के लिए पत्तन में प्रवेश करने और यात्रियों अथवा कार्गो लिए बिना पत्तन से खाना हो जाने वाला पोत ।  
(ii) टेलीग्राफ पोत ।
- (5) (i) पत्तन में लाया गया कार्गो अथवा संपत्ति के साथ संकट में पड़े पोत पर पूर्ण पत्तन देयता प्रभार्य होगी ।  
(ii) पत्तन में लाया गया किसी कार्गो के बिना संकट में पड़े पोत पर पत्तन देयता का तीन-चौथाई प्रभार्य होगा ।

- (6) खाली और/अथवा लदे हुए फ्लीटिंग बंध नौकाओं को उठाने के लिए "दुबारा आने" वाले बंध पोत को पत्तन में प्रवेश करने वाले पोत के रूप में माना जाएगा परंतु उसमें उतराई अथवा कोई कार्गो अथवा यात्री को लेने वाला शामिल नहीं होगा और उस पर कोई पत्तन देयता प्रभार्य नहीं होगी ।
- (7) पृथक्कृत स्थिरक भार के तेल टैंकरों के लिए घटा हुआ सकल टन भार, जिसे अंतर्राष्ट्रीय टनभार प्रमाणपत्र के "अभ्युक्ति" कॉलम में दर्शाया गया है, को पत्तन देयता लगाने के प्रयोजनार्थ उसका सकल टनभार माना जाएगा ।
- (8) एमबीपीटी पत्तन देयता

प्रभार्य पोत	प्रति जीआरटी दर	उसी पोत के संबंध में बकाया राशि कब-कब प्रभार्य है
पोत, जो मुम्बई पत्तन की सीमा में प्रवेश करता है, परंतु एमबीपीटी के लिए कोई कार्गो अथवा यात्रियों को नहीं उतारता अथवा ले जाता है (कार्गो की ऐसी उतराई और पुनः लदान जो मरम्मत के लिए आवश्यक हो, के अपवाद सहित)	समय-समय पर एमबीपीटी के दरों के मान में निर्धारित पत्तन देयता का ½	उसी महीने में एक बार अथवा समय-समय पर एमबीपीटी के दरों के मान में जैसा निर्धारित किया जाए ।

क पायलिटिज-सह-नौकर्षण फीस की अनुसूची

क्र.सं.	पोतों का आकार	प्रति जीआरटी दर	
		विदेशगामी पोत (अमरीकी डॉलर में)	तटीय पोत (रुपए में)
1.	10,000 जीआरटी तक	0.42	14.28
2.	10,001-15,000 जीआरटी	0.42	14.28
3.	15,001-30,000 जीआरटी	0.42	14.28
4.	30,001-60,000 जीआरटी	0.42	14.28
5.	60,001-1,000 जीआरटी	0.44	14.96
6.	1,00,001 जीआरटी और उससे अधिक	0.49	16.66

टिप्पणी :-

- (1) अनुसूची में यथाप्रदर्शित बंदरगाह में और उससे बाहर पोतों के पायलिटिज-सह-नौकर्षण के लिए लगाई जाने वाली फीस में पायलटों और टग तथा अन्य नौकाओं, जिनकी आगम, बहिर्गम प्रचालनों और पत्तन में प्रत्येक प्रवेश के लिए उसी टर्मिनल के भीतर प्रयोक्ताओं के अनुरोध पर एक अंतरण के लिए अपेक्षित हो, की सेवाएं शामिल होंगी ।
- (2) पत्तन में प्रत्येक आगमन के लिए अनुसूची के अधीन न्यूनतम प्रभार विदेशगामी पोतों के लिए 300 अमरीकी डॉलर और तटीय पोतों के लिए 10197.60 रुपए होगा ।
- (3) एक वर्ष से दूसरे में अंतरण के लिए पॉयलट की सेवाएं मांगने वाले पोतों पर अनुसूची में निर्धारित दरों के अतिरिक्त दूसरे और अनुवर्ती अंतरण के लिए निर्धारित प्रभारों का 20 प्रतिशत प्रभार्य होगा ।
- (4) ऊपर (iii) में उल्लिखित को छोड़कर न्हावा जेट्टी, बम्बई पत्तन सीमाओं, लंगरगाह बर्थ अथवा जेएनपी सीमाओं के भीतर कहीं भी अंतरण के लिए पॉयलट की सेवाएं मांगने वाले पोतों पर अनुसूची में निर्धारित दरों के अतिरिक्त प्रत्येक अंतरण के लिए निर्धारित प्रभारों का 50% प्रभार्य होगा ।

- (5) प्रत्येक चरण अर्थात् या तो विदेशगामी अथवा तटीय, पर पोत की स्थिति पर निर्भर करते हुए पोत के आगम और बहिर्गम चरण के लिए निर्धारित दरों का 50% पायलिज-सह-नौकर्षण प्रभार्य होगा ।
- (6) पत्तन की सुविधा के लिए पोत के अंतरण हेतु कोई प्रभार नहीं लगाया जाएगा ।
- (i) "पत्तन सुविधा" निम्नलिखित अर्थ के लिए परिभाषित की गई है :-
- (क) अगर घाट अथवा/बंदरगाह पर कोई कार्यरत कार्गो पोत को किसी जल वैज्ञानिक सर्वेक्षण कार्य अथवा तलकर्षण के लिए घाट आबंटित करने या घाट पर मरम्मत कार्य करने, अनुरक्षण करने और ऐसे अन्य समान कार्यों, जिसमें अंतरण की आवश्यकता हुई, के लिए अंतरित किया/घाट पर लगाया जाता है, तब ऐसे अंतरण को "पत्तन की सुविधा के लिए अंतरण" माना जाएगा। ऐसे अंतरित पोत को पुनः स्थान में लाने के लिए किए गए अंतरण को भी "पत्तन की सुविधा के लिए अंतरण" माना जाता है ।
- (ख) अगर किसी कार्यरत कार्गो पोत को बाहर भेजने की प्राथमिकता पर रखने के लिए गोदी से अंतरित किया जाता है तो पोत, जिन्हें अंतरण प्रभार का वहन करने से छूट है, ऐसे अंतरण को "पत्तन सुविधा" माना जाएगा ।
- (ग) जब भी किसी पोत को दूसरे पोत, जिसे गहराई और एलओए प्रतिबंधों के कारण अन्य गोदी पर खड़ा नहीं किया जा सकता, को स्थान देने के लिए अंतरित किया जाता है तो पोत को "पत्तन सुविधा के लिए अंतरण करने" के रूप में माना जाता है ।
- (घ) जब भी किसी पोत को समीपस्थ गोदी में प्राथमिकता वाले किसी अन्य पोत को स्थान देने के लिए अंतरित किया जाता है और जब तक वह पोत अंतरित होता है, तब तक लंबाई के प्रतिबंधों के कारण दूसरे पोत को समीपस्थ गोदी में खड़ा नहीं किया जा सकता, ऐसे अंतरण को भी "पत्तन की सुविधा के लिए अंतरण" के रूप में माना जाता है ।
- (ङ) जब भी किसी पोत को खतरनाक कार्गो का वहन करने वाले दूसरे पोत, जिसके सुरक्षा कारणों से समीपस्थ गोदी को खाली रखने की आवश्यकता होती है, को भी "पत्तन की सुविधा के लिए अंतरण" के रूप में माना जाता है ।
- (ii) जब भी किसी पोत को बाहर भेजने की प्राथमिकता पर दूसरे पोत को स्थान देने के लिए गोदी से अंतरित किया जाता है, तब अंतरित पोत को अंतरण प्रभारों के भुगतान से छूट दी जाती है, क्योंकि उसकी अदायगी बाहर जाने की प्राथमिकता प्राप्त पोत द्वारा की जाती है अथवा अंतरण को "पत्तन की सुविधा" के रूप में माना जाता है, जब प्राथमिकता प्राप्त पोत को ऐसे प्रभारों के भुगतान से छूट दी जाती है । तथापि, यह लाभ निम्नलिखित मामलों में लागू नहीं होगा :-
- (क) कार्गो-भिन्न पोत, जिसे किसी भी दशा में कार्गो पोत के आगमन पर गोदी खाली करना होता है ।
- (ख) विशेष रूप से किनारे पर लदान/उतराई के लिए गोदी का प्रयोग करने वाले पोत ।
- (ग) पोत जो किसी कार्गो प्रहस्तन प्रचालन के बिना गोदी पर निष्क्रिय खड़े हैं ।

ख. कोल्ड-मूव प्रभार :

क्र.सं.	विवरण	दर
(क)	अगर पोत को 'कोल्ड मूव' के रूप में अंदर लाया और बाहर ले जाया जाता है	सामान्य दरों का दुगुना
(ख)	अगर पोत इंजन बंद करके एक ओर से 'कोल्ड मूव' में और इंजन चालू रखकर दूसरी ओर से 'नॉर्मल मूव' में हो	सामान्य दरों का डेढ़ गुना
(ग)	'कोल्ड मूव' के साथ कोई अंतरण	सामान्य दरों का दुगुना

ग. पॉयलटों के लिए रद्दकरण प्रभार और रूकने का प्रभार :

क्र.सं.	विवरण	दर	
		विदेशगामी पोत (अमरीकी डॉलर)	तटीय पोत (रुपए)
1.	चार घंटे से कम के नोटिस पर पॉयलटों की सेवाओं की मांग को रद्द करना	100.00	3399.20
2.	उस समय, जिसके लिए मांग की गई है, के बाद 30 मिनट से अधिक पॉयलट का रूकना		
	(क) पहले घंटे के लिए	1	3399.20
	(ख) अनुवर्ती घंटे अथवा उसके भाग के लिए	50.00	1699.60

घ. टग की सहायता की अपेक्षा नहीं रखने वाले पोतों की पायलटेज फीस :

क्र.सं.	विवरण	प्रति जीआरटी दर	
		विदेशगामी पोत (अमरीकी डॉलर)	तटीय पोत (रुपए)
1.	टग की सहायता की अपेक्षा नहीं करने वाले पोतों के लिए पायलटेज	0.14	4.76

टिप्पणी: पत्तन में प्रत्येक आगमन के लिए न्यूनतम प्रभार विदेशगामी पोत के लिए 200 अमरीकी डॉलर और तटीय पोतों के मामले में 6798.40 रुपए है ।

2.3. बर्थ किराया प्रभारों की अनुसूची

क्र.सं.	विवरण	8 घंटे की प्रति पाली अथवा उसके भाग के लिए प्रति जीआरटी दर	
		विदेशगामी पोत (अमरीकी डॉलर)	तटीय पोत (रुपए)
1.	जेएनपीटी बर्थ लेने के लिए		
	(क) कंटेनर बर्थ	0.047	1.60
	(ख) बल्क बर्थ (बीबी 1 और बीबी 2)	0.047	1.60
	(ग) बहुप्रयोजनी बर्थ (बीबी 3 और बीबी 4)	0.047	1.60
	(घ) उत्तराई जेट्टी	0.047	1.60
2.	लंगरगाह बर्थ लेने के लिए	0.023	0.78

2.4. स्वच्छ जल प्रभार की अनुसूची (पोतों को उनके अपने प्रयोग के लिए आपूरित जल के लिए)

क्र.सं.	विवरण	इकाई	प्रति मीट्रिक टन दर
1.	विदेशगामी पोत	अमरीकी डॉलर	4.00
2.	तटीय पोत	रुपए	135.97
3.	ओएनजीसी आपूर्ति पोत	रुपए	135.97



टिप्पणियाँ :-

- (1) कार्गो प्रचालन के प्रयोजनों अथवा किसी अन्य प्रयोजन के लिए जेएनपीटी के किसी भी बर्थ को लेने अथवा किसी भी बर्थ अथवा लंगरगाह के किनारे स्टीमर बर्थ के किनारे से दूर प्रचालन में सहायता करने के लिए विदेशगामी नौका/बजरा अथवा कंट्री क्राफ्ट के संबंध में 8 घंटे की प्रति पाली अथवा उसके भाग के लिए 2.33 अमरीकी डॉलर की दर पर और तटीय पोत/बजरा अथवा कंट्री क्राफ्ट के संबंध में 8 घंटे की प्रति पाली अथवा उसके भाग के लिए 79.20 रुपए की दर पर एक मिश्रित बर्थ किराया प्रभार लगाया जाएगा।
- (2) उत्तराई जेट्टी अथवा किसी अन्य बर्थ पर बांधने के लिए जेएनपीटी द्वारा किराए पर लिए गए को छोड़कर छोटी (\*) नौकाओं, यात्री लांच अथवा कंट्री क्राफ्ट के संबंध में प्रतिदिन अथवा उसके भाग के लिए 200 रुपए की दर पर मिश्रित बर्थ किराया प्रभार लगाया जाएगा।

\* (छोटी नौका का अर्थ लंबाई में 20 मीटर से अनधिक का पोत होगा)

- (3) (i) नीचे उल्लिखित अवधियों के लिए दंडात्मक बर्थ किराया प्रभार लगे बिना कार्गो प्रचालन पूरा करने के बाद पोतों को बर्थ पर दखल करने की अनुमति दी जाएगी।
- |     |                          |        |
|-----|--------------------------|--------|
| (क) | कंटेनर/कार वाहक पोत      | 2 घंटे |
| (ख) | जहाज के अतिरिक्त सभी पोत | 6 घंटे |
- (ii) कंटेनर पोत के संबंध में कार्गो प्रचालन कंटेनर बांधने, जिसके लिए लदान पूरा होने के बाद 4 घंटे की अवधि अनुमत्य होगी, के बाद पूरा हुआ माना जाएगा।
- (iii) चावल, गेहूँ और प्रत्यक्ष अयमदित लोहे के निर्यात के संबंध में कार्गो प्रचालन निष्क्रिय करने/धूम्रीकरण और सर्वेक्षण के बाद पूरा हुआ माना जाएगा। धूम्रीकरण, निष्क्रिय करने और सर्वेक्षण के लिए अनुमत्य समय लदान प्रचालन पूरा होने के बाद 24 घंटे माना जाएगा।
- (iv) द्रव कार्गो के निर्यात के संबंध में कार्गो प्रचालन को प्रचालनों के पिगिंग आऊट/फलशिंग आऊट करने के बाद पूरा हुआ माना जाएगा। फलशिंग आऊट/पिगिंग आऊट की अवधि उत्तराई, जहां जहाज के उपस्कर शामिल हैं, के पूरा होने के बाद 8 घंटा मानी जाएगी।
- (v) सभी पोत जहाज को बर्थ के पास लाए जाने के समय से नीचे निर्दिष्ट समय-अनुसूची के भीतर कार्गो प्रचालन प्रारंभ करेंगे, जिसमें विफल रहने पर नीचे (viii) में यथा निर्धारित दंडात्मक बर्थ किराया प्रभार लगाया जाएगा।
- |     |                |        |
|-----|----------------|--------|
| (क) | बल्क/टैंकर पोत | 4 घंटे |
| (ख) | अन्य सभी पोत   | 1 घंटा |
- (vi) यहां तक कि पत्तन के अपने प्रचालन के लिए तैयार रहने पर भी पोत के स्वयं कार्य करने के लिए तैयार नहीं रहने के कारण पत्तन की कार्गो प्रचालन सुविधाएं व्यर्थ कर रहा हो तो उस पर नीचे टिप्पणी (viii) में यथा निर्धारित दंडात्मक बर्थ किराया प्रभार लगेगा। दंडात्मक बर्थ किराया प्रभार लगाने के प्रयोजन के लिए व्यर्थ करने का अर्थ किसी भी कारण से दो घंटे से अधिक के लिए कार्गो प्रहस्तन प्रचालन का निलम्बन/रोकना होगा।
- (vii) भट्ठी तेल, कार्बन ब्लैक फीडस्टॉक (सीबीएफएस) और ब्राइट स्टॉक, स्नेहक तेल की चिपचिपी श्रेणी जैसे द्रव कार्गो का वहन करने वाले पोतों में प्रतिदिन 20 घंटे के प्रभावी कार्यकरण की निम्नलिखित औसत उत्तराई दरें सुनिश्चित और बनाए रखने के लिए पर्याप्त ताप व्यवस्था होनी चाहिए।
- |     |                        |                      |
|-----|------------------------|----------------------|
| (क) | भट्ठी तेल              | 400 मी०ट० प्रति घंटा |
| (ख) | कार्बन ब्लैक फीड स्टॉक | 300 मी०ट० प्रति घंटा |
| (ग) | ब्राइट स्टॉक           | 10 मी०ट० प्रति घंटा  |

अगर यह पाया जाता है कि बर्थ में ले जाए गए पोत में कार्यकरण दशा में उचित ताप व्यवस्था नहीं है और उत्तराई दर उपरोक्त निर्दिष्ट दरों से कम है तो जेएनपीटी, अगर दूसरा कोई पोत बर्थ पर आने के लिए प्रतीक्षा कर रहा हो, पोत के एजेंट की लागत और जोखिम पर पोत को

बाहर निकालने अथवा अगर पोत को उतराई जारी रखने की अनुमति दी जाती है तो नीचे (viii) में उल्लिखित दंडात्मक बर्थ किराया प्रभारित करने का अधिकार सुरक्षित रखता है ।

(viii) ऊपर उल्लिखित निर्धारित घंटों के बाद बर्थ किराया प्रभार के अतिरिक्त निम्नानुसार दंडात्मक बर्थ किराया प्रभार लगाया जाएगा :

क्र.सं.	विवरण	प्रति जीआरटी दर	
		विदेशगामी पोत (अमरीकी डॉलर)	तटीय पोत (रुपए)
1.	6 घंटे तक	0.06	2.04
2.	6 घंटे से अधिक परंतु 12 घंटे तक	0.18	6.12
3.	12 घंटे से अधिक परंतु 18 घंटे तक	0.36	12.24
4.	18 घंटे से अधिक प्रति दिन अथवा उसके भाग के लिए	0.48	16.32

(ix) ऊपर उल्लिखित दंडात्मक बर्थ किराया प्रभार नहीं लगाया जाएगा, अगर पोत के निष्क्रिय रहने का कारण पत्तन अथवा प्रचालन को बंद करने वाली प्रतिकूल ज्वारीय दशा अथवा खराब मौसम और वर्षा हो ।

(x) अगर बर्थ तत्काल अपेक्षित नहीं हो तो पत्तन अपने विवेकाधिकार पर किसी पोत को कार्गो प्रचालन पूरा करने के बाद पोत द्वारा यथाघोषित ऐसे समय तक बर्थ किराया लगाए बिना बर्थ पर रहने की अनुमति दे सकता है । इस मामले में सामान्य बर्थ किराया प्रभार लगाया जाएगा ।

(4) (क) एक समय सीमा होगी, जिसके बाद बर्थ किराया लागू नहीं होगा, बर्थ किराया पोत के रवाना होने की तैयारी का संकेत देने के समय से 4 घंटे बाद बंद हो जाएगा ।

(ख) गलत संकेत के लिए एक दिन के बर्थ किराया प्रभार के बराबर 'दंडात्मक बर्थ किराया' होगा ।

(ग) पोत का मास्टर/एजेंट केवल अनुकूल ज्वारीय और मौसम की दशाओं के अनुसार ही रवानगी के लिए तैयार रहने का संकेत देगा ।

(घ) बर्थ किराया समाप्ति के लिए निर्धारित 4 घंटे की समय-सीमा में अनुकूल ज्वारीय दशा की कमी के लिए जहाज की प्रतीक्षा अवधि शामिल नहीं होगी ।

(5) बर्थ किराया लगाने के लिए 8 घंटे की अवधि पोत के बर्थ/जेट्टी/लंगरगाह बर्थ में रुके रहने के समय से मानी जाएगी । बर्थ किराया प्रभार मिश्रित प्रभार है, जिसमें रविवार और अवकाश के दिनों सहित सामान्य पाली घंटे से अधिक का कार्य शामिल है ।

(6) प्राथमिकता पर बर्थ में लाने के लिए, एक दिन के लिए बर्थ किराया प्रभार के समतुल्य अथवा रुकने की अवधि के लिए बर्थ किराया प्रभार का 75%, इनमें से जो भी अधिक हो, फीस अतिरिक्त लगाई जाएगी ।

(7) बेदखल होने की प्राथमिकता के लिए, रुकने की वास्तविक अवधि के लिए सामान्य बर्थ किराया प्रभारों के 100% के समतुल्य फीस अतिरिक्त लगाई जाएगी ।

(8) प्राथमिकता/बेदखली की प्राथमिकता की मांग के साथ अग्रिम तौर पर प्राथमिकता/बेदखली की प्राथमिकता प्रदान करने की फीस वापस कर दी जाएगी, अगर बर्थिंग की अनुमति पोत के आगमन की बारी के सामान्य क्रम में दी जाती है ।

(9) उस अवधि, जिसमें पोत की स्थिति परिवर्तित होती है, के लिए बर्थ किराया संगत 8 घंटे के प्रारंभ पर पोत की स्थिति के आधार पर प्रभार्य होगा ।

## अध्याय — III

कंटेनरों और कंटेनरबंद कार्गो को प्रदान की गई सेवाओं के लिए प्रभार

## 3.1. सामान्य शर्तें एवं निबंधन

- (i) लंबाई में 20 फुट तक और उससे कम वाले कंटेनरों को प्रशुल्क के प्रयोजनार्थ एक टीईयू के रूप में माना जाएगा।
- (ii) लंबाई में 20 फुट से अधिक और 40 फुट तक वाले कंटेनरों के लिए सभी प्रभार खण्ड 3.3.1 में निर्धारित लागू प्रभारों का 150 प्रतिशत होंगे।
- (iii) 40 फुट से अधिक और 45 फुट तक लंबाई वाले कंटेनर के लिए प्रहस्तन प्रभार खण्ड 3.3.1 में निर्धारित लागू प्रभारों का 200 प्रतिशत होगा।
- (iv) प्रहस्तन के लिए विशेष उपकरण अथवा स्लिंग की अपेक्षा करने वाले मानक आकार से अतिरिक्त वाले कंटेनरों पर प्रभार खण्ड 3.3.1 के अधीन लागू प्रभारों का दुगुना प्रभार्य होगा। ऐसे कंटेनरों में क्षतिग्रस्त कंटेनर और विशेष उपकरण की अपेक्षा करने वाले अन्य कोई किस्म के कंटेनर शामिल होंगे।

## 3.3.1. कंटेनरों के प्रहस्तन और आवागमन के लिए प्रभार :

कंटेनर के प्रहस्तन और आवागमन के लिए शिपिंग लाइन्स और पोतों के एजेंट अथवा कार्गो एजेंटों द्वारा पत्तन से होकर गुजरने वाले कंटेनरों और कंटेनरबंद कार्गो के संबंध में प्रदान की गई सेवाओं के लिए निम्नलिखित समेकित प्रभार देय होंगे।

## क. सामान्य कंटेनर :

क्र.सं.	विवरण	प्रति टीईयू दर (रुपए)	
		लदा हुआ	खाली
1.	जहाज से कंटेनर यार्ड अथवा विलोमतः	2600.00	2100.00
2.	कंटेनर यार्ड से कंटेनर माल स्टेशन तक अथवा विलोमतः	925.00	925.00
3.	कंटेनर यार्ड से रेलवे प्लैट तक अथवा विलोमतः (केवल आईसीडी कंटेनर रेल)	1300.00	1300.00
4.	कंटेनर यार्ड से ट्रक तक अथवा विलोमतः (सीधी सुपुर्दगी और निर्यात अन्तर्ग्रहण)	400.00	400.00

## ख. रीफर कंटेनर :

क्र.सं.	विवरण	प्रति टीईयू दर (रुपए)	
		लदा हुआ	खाली
1.	जहाज से कंटेनर यार्ड अथवा विलोमतः	2600.00	2100.00
2.	कंटेनर यार्ड से कंटेनर माल स्टेशन तक अथवा विलोमतः	925.00	925.00
3.	कंटेनर यार्ड से रेलवे प्लैट तक अथवा विलोमतः (केवल आईसीडी कंटेनर रेल)	1300.00	1300.00
4.	कंटेनर यार्ड से ट्रक तक अथवा विलोमतः (सीधी सुपुर्दगी और निर्यात अन्तर्ग्रहण)	400.00	400.00

## ग. खतरनाक कंटेनर :

क्र.सं.	विवरण	प्रति टीईयू दर (रुपए)	
		लदा हुआ	खाली
1.	जहाज से कंटेनर यार्ड अथवा विलोमतः	3000.00	—
2.	कंटेनर यार्ड से कंटेनर माल स्टेशन तक अथवा विलोमतः	1000.00	—
3.	कंटेनर यार्ड से रेलवे प्लैट तक अथवा विलोमतः (केवल आईसीडी कंटेनर रेल)	1500.00	—
4.	कंटेनर यार्ड से ट्रक तक अथवा विलोमतः (सीधी सुपुर्दगी और निर्यात अन्तर्ग्रहण)	500.00	—

## घ. यानान्तरण कंटेनर :

क्र.सं.	विवरण	प्रति टीईयू दर (रुपए)	
		लदा हुआ	खाली
1.	1-3000 टीईयू	3000.00	2600.00
2.	3001-6000 टीईयू	2800.00	2400.00
3.	6001-9000 टीईयू	2600.00	2200.00
4.	इसके बाद	2400.00	2000.00

## टिप्पणियां :

- (1) दर समान वित्तीय वर्ष में शिपिंग लाइन्स अथवा एजेंटों द्वारा लाए गए कुल टीईयू पर आधारित है ।
- (2) मूल रूप से यानान्तरण कंटेनर के रूप में घोषित कंटेनर, जिसे बाद में रेल द्वारा अथवा सड़क द्वारा ढोया जाता है, यानान्तरण कंटेनर के रूप में अपनी पहचान खो देगा और उसे सामान्य आयात कंटेनर के रूप में माना जाएगा तथा यथा लागू निर्धारित प्रभार देय होगा ।

## ङ. अतिरिक्त कार्गो कंटेनर :

क्र.सं.	विवरण	प्रति टीईयू दर (रुपए)	
		लदा हुआ	खाली
1.	जहाज से कंटेनर यार्ड अथवा विलोमतः	5200.00	4200.00
2.	कंटेनर यार्ड से कंटेनर माल स्टेशन तक अथवा विलोमतः	1850.00	1850.00
3.	कंटेनर यार्ड से रेलवे प्लैट तक अथवा विलोमतः (केवल आईसीडी कंटेनर रेल)	2600.00	2600.00
4.	कंटेनर यार्ड से ट्रक तक अथवा विलोमतः (सीधी सुपुर्दगी और निर्यात अन्तर्ग्रहण)	800.00	800.00

## घ. शटआऊट कंटेनर :

क्र.सं.	विवरण	प्रति टीईयू दर (रुपए)	
		विदेशगामी पोत	तटीय पोत
1.	शटआऊट प्रभार	41.19 अमरीकी डॉलर	2000.00 रुपए
2.	पत्तन में किसी स्थान से जहाजी घाट तक और टर्मिनल के भीतर अवस्थान का ध्यान दिए बिना वापस नामोदिष्ट क्षेत्र तक शट-आऊट कंटेनर की दुलाई	1500.00 रुपए	1500.00 रुपए

## छ. रीफर अनुवीक्षण और संयोजन :

क्र.सं.	विवरण	प्रति टीईयू दर (रुपए)			
		विदेशगामी पोत (अमरीकी डॉलर)		तटीय पोत (रुपए)	
		लदा हुआ	खाली	लदा हुआ	खाली
1.	विद्युत की खपत और रीफर कंटेनरों के अनुवीक्षण के लिए प्रति 8 घंटे अथवा उसके भाग के लिए अतिरिक्त प्रभार	8.24	8.24	400.00	400.00

टिप्पणी : रीफर रेस्टो कंटेनरों के मामले में भी निर्धारित दरों पर अतिरिक्त प्रभार लागू होगा ।

## ज. प्रदान की गई सेवाएं :

क्र.सं.	विवरण	प्रति टीईयू दर (रुपए)	
		लदा हुआ	खाली
1.	सीमाशुल्क निरीक्षण अथवा किसी अन्य प्रयोजन के लिए टर्मिनल के भीतर एक यार्ड से दूसरे यार्ड में कंटेनरों का अंतरण और सुपुर्दगी के लिए कंटेनरों का बाद में लदान	1700.00	1700.00
2.	पूर्व व्यवस्था द्वारा सीमाशुल्क जांच अथवा किसी अन्य प्रयोजन के लिए नामोदिष्ट यार्ड में कंटेनरों को चट्टे पर रखने के लिए अतिरिक्त सेवा प्रभार	200.00	200.00

टिप्पणी : यथा उपरोक्त समेकित प्रभार में निम्नलिखित अवयव यथा, जहाजी कुलियों द्वारा दुलाई, गैन्ट्री क्रेन का प्रयोग, अंतरण क्रेन का प्रयोग, कंटेनरों के धड़ा वजन पर घाटशुल्क, कंटेनरयुक्त कार्गो पर घाटशुल्क, दुलाई और रेल आधारभूत ढांचे के लिए अंशदान शामिल हैं ।

## 3.3.2. छूट :

जेएनपीटी प्राधिकारियों की पूर्वानुमति से, जब जेएनपीटी के उपस्कर खराब हों अथवा अन्य प्रयोक्ताओं के किराए पर दिए जाने के कारण अथवा किसी अन्य कारण से उपलब्ध नहीं हों, पत्तन प्रयोक्ताओं पर स्वयं अपनी व्यवस्थाओं से विभिन्न प्रचालन करने के लिए निम्नानुसार छूट लागू होंगी ।

क्र.सं.	विवरण	प्रति टीईयू दर (रुपए)	
		लदा हुआ	खाली
1.	अगर जहाज से तट तक अथवा विलोमतः कंटेनर का लदान/उतराई करने के लिए जहाज के उपस्करों का प्रयोग किया जाता है :		
	— लंबाई में 20 फुट तक	600.00	600.00
	— लंबाई में 20 फुट से अधिक	800.00	800.00
2.	अगर पत्तन प्रयोक्ता जहाजी घाट से कंटेनर यार्ड तक अथवा कंटेनर यार्ड से जहाजी घाट तक कंटेनरों की ढुलाई के लिए स्वयं अपने ट्रैक्टर ट्रेलर का प्रयोग करता है :		
	— लंबाई में 20 फुट तक	300.00	300.00
	— लंबाई में 20 फुट से अधिक	450.00	450.00
3.	अगर प्रयोक्ता कंटेनर यार्ड से ट्रक तक और विलोमतः कंटेनर उठाने के लिए स्वयं अपना उपस्कर लाता है :		
	— लंबाई में 20 फुट तक	250.00	250.00
	— लंबाई में 20 फुट से अधिक	375.00	375.00

अगर पत्तन प्रयोक्ता कंटेनर के बंधन प्रचालन के लिए बांधने/खोलने का गैंग प्रदान करता है, तब प्रहस्तन प्रभार में प्रति कंटेनर 30 रुपए की छूट अनुमत्य होगी। यह छूट वास्तव में बांधे गए कंटेनरों की संख्या तक सीमित होगी।

किसी भी पोत द्वारा एक ही बार में 1000 टीईयू से अधिक का निष्पादन होता है तो वह पोत के लिए लागू कुल प्रहस्तन प्रभारों की निम्नलिखित प्रतिशतता तक छूट के लिए अर्हक होगा :

— 1000 टीईयू से अधिक परंतु 1200 तक	— 2 प्रतिशत
— 1200 टीईयू से अधिक परंतु 1500 तक	— 3 प्रतिशत
— 1500 टीईयू से अधिक परंतु 1800 तक	— 4 प्रतिशत
— 1800 टीईयू से अधिक परंतु 2200 तक	— 5 प्रतिशत
— 2200 टीईयू से अधिक परंतु 2600 तक	— 6 प्रतिशत
— 2600 टीईयू से अधिक	— 7 प्रतिशत

6. निजी उपस्करों द्वारा प्रहस्तन किए गए बैक टू टारुन कंटेनरों के लिए कोई छूट स्वीकार्य नहीं होगी।

3.3.3 पत्तन के परिसर में रखे कंटेनर के लिए रुकने का समय प्रभार :

क्र.सं.	विवरण	प्रतिदिन अथवा उसके भाग के लिए प्रति कंटेनर (अमरीकी डॉलर)	
		लंबाई में 20 फुट तक	लंबाई में 20 फुट से 40 फुट तक
1.	गैर-आईसीडी आयात और निर्यात-लदा हुआ		
	पहले 3 दिन	निशुल्क	निशुल्क
	4-15 दिन	3.25	6.50
	16-30 दिन	6.50	13.00
	उसके बाद	1300.00	26.00

2.	गैर-आईसीडी आयात और निर्यात-खाली		
	पहले 3 दिन	निशुल्क	निशुल्क
	4-15 दिन	2.86	5.72
	16-30 दिन	5.72	11.44
	उसके बाद	11.44	22.88
3.	आईसीडी आयात और निर्यात-लदा हुआ -- सड़क द्वारा ढुलाई किया गया		
	पहले 7 दिन	निशुल्क	निशुल्क
	8-15 दिन	3.25	6.50
	16-30 दिन	6.50	13.00
	उसके बाद	13.00	26.00
4.	आईसीडी आयात और निर्यात-खाली-सड़क द्वारा ढुलाई किया गया		
	पहले 3 दिन	निशुल्क	निशुल्क
	4-15 दिन	3.25	6.50
	16-30 दिन	6.50	13.00
	उसके बाद	13.00	26.00
5.	आईसीडी आयात और निर्यात-लदा हुआ अथवा खाली-रेल द्वारा ढुलाई किया गया		
	पहले 15 दिन	निशुल्क	निशुल्क
	16-30 दिन	2.86	5.72
	31-45 दिन	5.72	11.44
	उसके बाद	11.44	22.88
6.	यानान्तरण-लदा हुआ		
	पहले 30 दिन	निशुल्क	निशुल्क
	31-45 दिन	3.25	3.25
	उसके बाद	6.50	13.00
7.	यानान्तरण-खाली		
	पहले 15 दिन	निशुल्क	निशुल्क
	16-30 दिन	3.25	3.25
	31-45 दिन	6.50	13.00
	उसके बाद	13.00	26.00
8.	शटआउट-लदा हुआ और खाली		
	1-15 दिन	3.25	6.50
	16-30 दिन	6.50	13.00
	उसके बाद	13.00	26.00
9.	बैक टू टाऊन-लदा हुआ और खाली		
	पहले 3 दिन	निशुल्क	निशुल्क
	4-15 दिन	3.25	6.50
	16-30 दिन	6.50	13.00
	उसके बाद	13.00	26.00

टिप्पणियां :-

- (1) कंटेनर की कुल भंडारण अवधि आगमन के दिन के बाद वाले दिन से नौभरण/सुपुर्दगी/कंटेनर को हटाने की तारीख से मानी जाएगी और उसमें रविवार और अवकाश के दिन शामिल होंगे ।
- (2) खाली करने/भरने के लिए यानान्तरण कंटेनरों द्वारा बाद में स्थानीय रूप से अथवा कंटेनर माल स्टेशन में प्रेषण का तरीका परिवर्तित करने पर वे ऊपर मद (4) में यथानिर्धारित रियायती रूकने का समय खो देंगे। ऐसे कंटेनरों के लिए रूकने का समय प्रभार यथा लागू मद सं० 1 अथवा 2 में यथानिर्धारित आयात कंटेनरों के समरूप वसूल किया जाएगा ।
- (3) रूकने के समय प्रभार फीस लगाने के प्रयोजनार्थ बाद में रेल अथवा आईसीडी द्वारा प्रेषण का तरीका परिवर्तित करने वाले यानान्तरण कंटेनरों को अन्य आईसीडी कंटेनर माना जाएगा और वे ऊपर मद (4) में दी गई दरों पर प्रभार्य होंगे । ऐसे मामलों में कंटेनर यार्ड से आईसीडी यार्ड तक कंटेनर की ढुलाई के लिए अतिरिक्त अंतरण प्रभार लागू होंगे ।
- (4) बाद में रेल अथवा आईसीडी द्वारा प्रेषण का तरीका परिवर्तित करने वाले सामान्य आयात कंटेनर केवल सामान्य आयात कंटेनर पर लागू निःशुल्क अवधि का लाभ प्राप्त करेंगे । ऐसे मामलों में कंटेनर यार्ड से आईसीडी यार्ड तक कंटेनर के आवागमन के लिए अतिरिक्त अंतरण प्रभार लागू होगा ।
- (5) शटआऊट कंटेनर के लिए कुल भंडारण अवधि उस दिन, जब कंटेनर शटआऊट बन गया है, के बाद वाले दिन से नौभरण/सुपुर्दगी के दिन तक परिकलित की जाएगी ।
- (6) अति ऊंचे और अतिविभीतीय (आकार) वाले कंटेनरों पर सामान्य लागू प्रभारों का तिगुना प्रभार लगेगा ।
- (7) रीफर और खतरनाक कंटेनरों पर सामान्य लागू प्रभारों का 1.5 गुना प्रभार लगेगा ।
- (8) पत्तन के भीतर कंटेनरों को भरने के मामले में रूकने का समय प्रभार निम्नानुसार लागू होगा :
  - (i) भरने के पूर्व, खाली कंटेनरों पर यथा लागू रूकने का समय प्रभार प्रभार्य होगा ।
  - (ii) लदे हुए निर्यात कंटेनरों पर यथा लागू निःशुल्क अवधि और रूकने का समय प्रभार भरण पूरा करने और पत्तन को सूचित करने के दिन के बाद वाले दिन से प्रभार्य होगा ।
- (9) नीलामी कंटेनरों के मामले में नीलामी समाप्त होने के बाद खाली कंटेनरों पर खाली करने का कार्य पूरा होने के दिन के बाद वाले दिन से खाली कंटेनरों के रूप में रूकने का समय प्रभार लगेगा ।
- (10) परित्याग किए गए एफसीएल कंटेनरों/पोतवणिक के स्वामित्व वाले कंटेनरों पर भंडारण प्रभार लिखित में परित्याग की सूचना की प्राप्ति की तारीख तक अथवा कंटेनर के आगमन के दिन से 75 दिन तक, इनमें से जो भी पहले हो, निम्नलिखित शर्तों के अधीन लगाए जाएंगे :-
  - (i) परेषिती परित्याग संबंधी पत्र किसी समय जारी कर सकता है ।
  - (ii) यदि परेषिती परित्याग का ऐसा कोई पत्र जारी नहीं करना चाहता, तब कंटेनर एजेंट/एमएलओ परित्याग संबंधी पत्र जारी कर सकता है, बशर्त कि :-
    - (क) शिपिंग लाइन कार्गो सहित कंटेनर की अभिरक्षा करेगा और इसे वापस ले लेगा अथवा पत्तन परिसर से हटा लेगा; और
    - (ख) शिपिंग लाइन कंटेनर की अभिरक्षा आरंभ करने से पहले कार्गो और कंटेनर पर अर्जित सभी पत्तन प्रभारों का भुगतान करेगा ।
  - (iii) कंटेनर एजेंट/एमएलओ आवश्यक औपचारिकताएं पूरी करेगा और ढुलाई तथा माल उतराई की लागत वहन करेगा । निर्धारित अवधि के भीतर उनके यह कार्रवाई करने में असफल रहने पर कंटेनर पर



भंडारण प्रभार तब तक लगाए जाते रहेंगे, जब तक कि शिपिंग लाइन्स कार्गो उतारने के लिए सभी आवश्यक कार्रवाइयां नहीं करती ।

- (iv) जहां कंटेनर सीमाशुल्क प्राधिकारियों द्वारा छीन/जब्त कर लिया जाता है और उसे 75 दिन की निर्धारित समय-सीमा के भीतर खाली नहीं किया जाता है, तब उस पर कार्गो छोड़ने के सीमाशुल्क आदेश के दिन से भंडारण प्रभार लागू होना बंद हो जाएंगे, बशर्ते कि शिपिंग लाइन्स आवश्यक औपचारिकताएं पूरी करें और दुलाई तथा माल उतराई की लागत वहन करें । अन्यथा, शिपिंग लाइन/परेषिती को पत्तन परिसर से कंटेनर को हटाकर सीमाशुल्क आबद्ध क्षेत्र में ले जाना चाहिए और उस मामले में भंडारण प्रभार ऐसे कंटेनर हटाने के दिन से लागू होना बंद हो जाएंगे ।

### 3.3.4. कंटेनर पोतों को प्रदान की गई विविध सेवाओं के लिए प्रभार :

हैच कवर प्रभार

क. हैच कवर खोलना और उसका प्रतिस्थापन :

क्र.सं.	विवरण	प्रति हैच कवर दर	
		विदेशगामी पोत (अमरीकी डॉलर)	तटीय पोत (रुपए)
	जब उसे जहाजी घाट पर रखा जाए	61.78	3000.00
	उसे जहाजी घाट पर रखे बिना	24.71	1200.00

टिप्पणी : अगर केवल एक प्रचालन किया जाता है तो यथा उपरोक्त हैच कवर प्रहस्तन प्रभारों का आधा लगाया जाएगा ।

ख. एक हैच से दूसरे हैच तक अथवा उसी हैच में कंटेनरों का अंतरण :

क्र.सं.	विवरण	प्रति टीईयू दर (रुपए)			
		विदेशगामी पोत (अमरीकी डॉलर)		तटीय पोत (रुपए)	
		लदा हुआ	खाली	लदा हुआ	खाली
क.	हैच से हैच तक अंतरण (केवल एक संचलन शामिल)	20.59	20.59	1000.00	1000.00
ख.	ऊपर उल्लिखित (क) के अतिरिक्त	82.37	82.37	4000.00	4000.00

### 3.3.5. निपटाई नहीं गई सामग्रियों पर भंडारण प्रभार :

उस कार्गो, जिसे महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 61 और 62 के अनुसार बेचा जाता है, के संबंध में रुकने का समय प्रभार लगाया जाएगा :

विवरण	प्रति दिन प्रति मीट्रिक टन दर (रुपए)
अगर मूल परेषिती कार्गो की सुपुर्दगी लेने आता है तो दीर्घकाल से रुके पड़े कंटेनर से खाली किए गए ढंके हुए स्थान में कार्गो का भंडारण ।	30.00
निपटाए नहीं गए कार्गो की बिक्री की पुष्टि की तारीख के बाद 6ठे दिन से 20वें दिन तक (दोनों दिन शामिल) भांडागार किराया प्रभार । पहले 5 कार्यदिवस मुक्त हैं ।	90.00
निपटाए नहीं गए कार्गो की बिक्री की पुष्टि की तारीख के बाद 21वें दिन से आगे भांडागार किराया प्रभार ।	120.00

3.3.6. जेएनपीटी और एनएसआईसीटी के बीच कंटेनरों के यानान्तरण के अन्तः टर्मिनल स्थानान्तरण के लिए कार्यविधि और प्रभार

क. यानान्तरण (टीपी) कंटेनरों के प्रहस्तन के लिए कार्यविधि :

- (i) जेएनपीटी में उतारे गए और एनएसआईसीटी में लदान किए जाने के लिए जाने वाले टीपी कंटेनर की जेएनपीटी के ट्रैक्टर ट्रॉली (टीटी) द्वारा बुलाई की जाएगी और जेएनपी आरटीजीसी इन कंटेनरों को एनएसआईसीटी के 4 जी यार्ड में उतारेंगे ।
- (ii) इसी प्रकार, एनएसआईसीटी में उतारे गए और जेएनपीटी में लदान किए जाने के लिए जाने वाले टीपी कंटेनर एनएसआईसीटी द्वारा अपने आरटीजीसी और ट्रैक्टर ट्रॉली (टीटी) का प्रयोग करके जेएनपीटी के कंटेनर यार्ड 31 में उतारे जाएंगे ।

ख. टीपी कंटेनरों के प्रहस्तन के लिए प्रभार :

- (i) अगर कोई कंटेनर जेएनपीटी द्वारा उतारा और एनएसआईसीटी द्वारा अपने टर्मिनल पर लदान किया जाता है तो प्रभार निम्नानुसार होंगे :
  - जेएनपीटी के दरों के मान के अनुसार यानान्तरण कंटेनर प्रहस्तन प्रभार का 50% जेएनपीटी द्वारा लाइन पर प्रभार होगा ।
  - उसी कंटेनर के लिए एनएसआईसीटी अपने दरों के मान के अनुसार यानान्तरण कंटेनर प्रहस्तन प्रभार का 50% प्रभारित करेगा और इसके अतिरिक्त, अन्तः टर्मिनल स्थानान्तरण के लिए 1428/—रुपए (20 फुट के लिए) और 2142/—रुपए (40 फुट के लिए) प्रभार भी लगाएगा ।
- (i) अगर किसी कंटेनर को एनएसआईसीटी द्वारा उतारा और जेएनपीटी द्वारा उसका अपने टर्मिनल में लदान किया जाता है तो प्रभार निम्नानुसार होंगे :
  - एनएसआईसीटी अपने दरों के मान के अनुसार लाइन से यानान्तरण कंटेनर प्रहस्तन प्रभारों का 50% प्रभारित करेगा ।
  - उसी कंटेनर के लिए जेएनपीटी अपने दरों के मान के अनुसार टीपी प्रहस्तन प्रभार का 50% प्रभारित करेगा और इसके अतिरिक्त, अन्तः टर्मिनल स्थानान्तरण के लिए 1300/—रुपए (20 फुट के लिए) और 1950/—रुपए (40 फुट के लिए) प्रभार भी लगाएगा ।

## अध्याय-IV

## शुष्क थोक कार्गो के लिए प्रभार

## 4.1. घाटशुल्क और प्रहस्तन प्रभार :

क्र.सं.	कार्गो का विवरण	घाटशुल्क	प्रहस्तन
		प्रति मीट्रिक टन	दर (रुपए)
1.	निर्मित उर्वरक (डीएपी, एमओपी, यूरिया, केसीएल, एनपीके आदि)	70.00	185.00
2.	उर्वरक कच्ची सामग्रियां (रॉक फॉस्फेट, सल्फर आदि)	50.00	155.00
3.	खाद्यान्न (गेहूं, चावल, मक्का, चिक पीज आदि)	35.00	220.00

थोक कार्गो प्रहस्तन प्रणाली का प्रयोग करते हुए उतारे गए निर्मित उर्वरक और उर्वरक कच्ची सामग्रियों के प्रहस्तन के लिए मात्रात्मक छूट नीचे यथावर्णित होगी :

- पहले 50,000 मी०ट० पर प्रहस्तन और घाटशुल्क प्रभारों पर 10% की छूट दी जाएगी ।
- 50,000 मी०ट० से अधिक मात्रा पर पहले, 50,000 मी०ट० के लिए अनुमत छूट पर और 10% छूट ।
- जब आयातों की कुल मात्रा, 1,00,000 मी०ट० से अधिक हो जाती है, तब यहां तक कि पहले 50,000 मी०ट० की मात्रा के लिए 50,000 मी०ट० के आधिक्य में मात्राओं के लिए लगाई जाने वाली दर प्रभारित करके वापसी का परिकलन किया जाएगा ।
- उर्वरकों और उर्वरक कच्ची सामग्रियों की विभिन्न मात्राओं पर लगाया जाने वाला वास्तविक प्रहस्तन और घाटशुल्क प्रभार नीचे दिया गया है :

प्रहस्तन की गई कुल मात्रा	लागू कुल प्रभार (प्रहस्तन और घाटशुल्क)
(i) 50,000 मी०ट० तक उर्वरकों की मात्रा	प्रति मी०ट० 229.50 रुपए
(ii) 50,000 मी०ट० से अधिक में उर्वरकों की मात्रा	शेष मात्रा पर प्रति मी०ट० 208.56 रुपए
(iii) 1,00,000 मी०ट० से अधिक प्रहस्तन की गई उर्वरक की मात्रा	संपूर्ण मात्रा पर प्रति मी०ट० 208.56 रुपए
(iv) 50,000 मी०ट० से अधिक में उर्वरक कच्ची सामग्रियों की मात्रा	प्रति मी०ट० 184.50 रुपए
(v) 50,000 मी०ट० से अधिक में उर्वरक कच्ची सामग्री की मात्रा	शेष मात्रा के लिए प्रति मी०ट० 166.05 रुपए
(vi) प्रहस्तन की गई 1,00,000 मी०ट० से अधिक उर्वरक कच्ची सामग्री की मात्रा	प्रहस्तन की गई संपूर्ण मात्रा पर प्रति मी०ट० 166.05 रुपए

टिप्पणियां :-

- (1) इस खण्ड के अधीन प्रभार प्रदर्शित मात्रा पर आधारित होगा ।

- (2) बर्थ के प्रयोग को शामिल किए बिना कार्गो के लदान और उतराई के ओवरसाइड प्रचालन करने वाले पोतों के संबंध में लागू दर के 75 प्रतिशत की दर पर घाटशुल्क प्रभार लगाया जाएगा ।
- (3) लंगरगाह बर्थ पर कार्गो की लदान और उतराई प्रचालन करने वाले पोतों के संबंध में लागू दर के 50 प्रतिशत की दर पर घाटशुल्क प्रभार लगाया जाएगा ।
- (4) उतारे गए कार्गो का आकलन प्रेषण पूरा होने के बाद ही किया जा सकता है । अगर उतारे गए कार्गो को प्रदर्शित मात्रा के आधिक्य में पाया जाता है तो परेषिती अतिरिक्त मालसूची दाखिल करेगा और तदनुसार अतिरिक्त घाटशुल्क/प्रहस्तन प्रभार अदा करेगा ।
- (5) प्रहस्तन प्रभार यंत्रीकृत प्रणाली द्वारा पोत से कार्गो प्राप्त करने के चरण से लेकर सुपुर्दगी स्थल तक आयात चक्र के पूर्ण प्रचालन को शामिल करता है । यंत्रीकृत प्रहस्तन प्रणाली में ग्रैब और अनवरत अनलोडर्स, एकीकृत वाहक प्रणाली और अन्य अत्याधुनिक प्रहस्तन उपस्कर शामिल होते हैं ।
- (6) प्रहस्तन की जाने वाली सामग्री को प्रकृति में मुक्त प्रवाह वाला होना चाहिए । पत्तन कार्गो का प्रहस्तन अस्वीकार करने का अधिकार सुरक्षित रखता है, अगर उसे मौसम प्रभावित, पिण्ड रूप वाला और सख्त पाया जाता है और इसलिए वह यांत्रिक उतराई के उपयुक्त नहीं है ।
- (7) पिण्ड रूप और सख्त बने कार्गो के मामले में उपयुक्त उपस्कर अथवा मानवशक्ति, जैसा भी मामला हो, की तैनाती करके कार्गो को ढीला करना आयातक/जहाज मालिक का उत्तरदायित्व होगा ।
- (8) अगर यांत्रिक प्रहस्तन संयंत्र उपस्कर और प्रणाली के आद्र अथवा खराब किस्म के कार्गो से उत्पन्न अवरुद्ध होने अथवा कॉयिंग के कारण खराब हो जाता है तो संयंत्र को पुनः प्रचालन में लाने की लागत आयातक, पोत के स्वामी अथवा एजेंट्स, जिसके कार्गो का प्रहस्तन यांत्रिक प्रहस्तन प्रणाली से किया जा रहा है, से वसूल की जाएगी ।
- (9) उतारी गई मात्रा को पूर्णता में सुपुर्द किया जाएगा । जेएनपीटी को किसी पोत की कमी, जो सुपुर्दगी पूरा होने के बाद पता चले, के लिए उत्तरदायी नहीं ठहराया जाएगा ।
- (10) जेएनपीटी को संयंत्र की अप्रत्याशित खराबी अथवा पत्तन के नियंत्रण से बाहर किसी अन्य प्राकृतिक आपदाओं के कारण पोत उतराई प्रचालन के पूरा होने में किसी विलंब के लिए उत्तरदायी नहीं ठहराया जाएगा । तथापि, प्रचालन बंद होने की ऐसी अवधि के लिए कोई बर्थ किराया नहीं लगाया जाएगा ।
- (11) अत्यावश्यकता के मामले में जेएनपीटी अनुमोदित जहाजी कुलियों से आयातक को किसी अतिरिक्त लागत के बिना हस्तचालित उतराई कराएगा ।
- (12) कार्गो की प्रभावी सुपुर्दगी के पूर्व क्लियरिंग और फारवर्डिंग एजेंट सुपुर्दगी आदेश और सीमाशुल्क स्वीकृति प्रस्तुत करेंगे ।

#### 4.2. बोरी भरने के प्रभार :

क्र.सं. कार्गो का विवरण	मीट्रिक टन में दर (रुपए)	
	50 किलोग्राम की बोरी	100 किलोग्राम की बोरी
1. निर्मित उर्वरक और खाद्यान्न	100.00	120.00

## टिप्पणियां :

- (1) बोरी भराई प्रभार में थोक भंडारण शेड से कार्गो को वापस मांगना, बोरी भराई बिन्स में मांगे गए थोक कार्गो का वहन, मानकीकरण, बोरी भराई और सिलाई करना तथा बोरीबंद कार्गो का वैगन लदान प्लेटफार्म तक वहन करना शामिल होगा ।
  - (2) वैगन लदान प्लेटफार्म पर बोरीबंद कार्गो को चट्टे पर रखना और तत्पश्चात वैगन में लदान करना परेषिती, जो यांत्रिक बोरी भराई सुविधा उठाता है, का उत्तरदायित्व होगा ।
  - (3) बोरी भराई प्रभार अग्रिम रूप में अदा किया जाएगा और राशि को वास्तव में बोरीबंद की गई और यंत्रीकृत प्रणाली द्वारा बुलाई की गई मात्रा के विरुद्ध समायोजित किया जाएगा ।
  - (4) पत्तन यंत्रीकृत प्रणाली द्वारा बोरीबंद की जाने वाली कार्गो की मात्रा की गारंटी नहीं देता । इसलिए, आयातक को निशुल्क अवधि के भीतर कार्गो का तीव्रतर प्रेषण और निपटान सुनिश्चित करने के लिए क्लियरिंग और फॉरवर्डिंग एजेंटों अथवा अन्य किसी जहाजी कुली के माध्यम से साथ-साथ हस्तचालित बोरी भराई कराना चाहिए ।
  - (5) पत्तन को बोरियों अथवा परेषिती द्वारा आपूरित धागों की खराब किस्म के कारण कार्गो की किसी क्षति के लिए उत्तरदायी नहीं ठहराया जाएगा । तथापि, पत्तन ऐसी हानियों को न्यूनतम करने का सभी उचित ध्यान रखेगा ।
  - (6) विधिवत छपे उपयुक्त किस्म और आकार की बोरियां और सिलाई के धागे की आपूर्ति यंत्रीकृत बोरी भराई प्रचालन की निरंतरता बनाए रखने के लिए योजनाबद्ध और चरणबद्ध तरीके से आयातक द्वारा की जाएगी ।
  - (7) हस्तचालित बोरीबंद सभी कार्गो पर प्रति मीट्रिक टन 10 रुपए की दर पर अतिरिक्त सेवा प्रभार लगेगा ।
- 4.3. पत्तन परिसर में भंडारण के लिए रुकने का समय प्रभार

क्र.सं.	विवरण	प्रति दिन अथवा उसके भाग के लिए प्रति मीट्रिक टन दर (रुपए)
1.	मालसूची के अनुसार 35,000 मी0ट0 से कम वहन करने वाले पोतों के लिए पोत उतराई पूरा होने के दिन के बाद पहले 12 दिन	—शून्य—
2.	मालसूची के अनुसार 35,000 मी0ट0 और उससे अधिक वहन करने वाले पोत के लिए पोत उतराई पूरा होने के दिन के बाद पहले 14 दिन	—शून्य—
3.	अगले 5 दिनों के लिए	15.00
4.	अगले 10 दिनों के लिए	25.00
5.	अगले 30 दिनों के लिए	40.00
6.	इसके बाद	60.00

## टिप्पणियां :

- (1) इस खण्ड के अधीन लगाए जाने योग्य रुकने का समय प्रभार सुपुर्द की गई वास्तविक मात्रा पर लगाया जाएगा ।
- (2) कार्गो की सुपुर्दगी लेने के पूर्व सभी प्रभार अग्रिम रूप से अदा किए जाएंगे ।
- (3) एक दिन में 0700 बजे से प्रारंभ होने और अगले दिन 0700 समाप्त होने वाली 3 पालियां शामिल होती हैं ।

## अध्याय—V

## अन्य शुष्क थोक और सामान्य कार्गो के लिए प्रभार

## 5.1. घाटशुल्क :

क्र.सं.	वर्गीकरण	प्रति मीट्रिक टन दर (रुपए)
1.	मोटे अनाज/दालें/तिलहन	32.50
2.	खाद्यान्न	32.50
3.	खली	32.50
4.	चीनी	37.50
5.	नमक	32.50
6.	ढलवां लोहा	97.50
7.	इस्पात और धातु स्क्रेप	65.00
8.	इस्पात की पाइप :	
	(क) 12 मीटर से कम लंबाई	117.50
	(ख) 12 मीटर अथवा अधिक लंबाई	135.00
9.	इस्पात की कुंडलियां	107.50
10.	लौह अयस्क गुटिका	57.50
11.	लौह अयस्क चूर्ण और ढेले	37.50
12.	बॉक्साइट	50.00
13.	प्रत्यक्ष अवमंदित लोहा/उष्ण ब्रिक्वेट लोहा	57.50
14.	10 मिमी व्यास से अनधिक आकारयुक्त कोयला	37.50
15.	एस्बेस्टोस	75.00
16.	अस्त्र-शस्त्र और गोलाबारूद	125.00
17.	अधिक आकार वाले कार्गो	625.00
18.	ब्रेक बल्क	107.00
19.	मशीनरी के पुर्जे	107.50
20.	चूना पत्थर	55.00
21.	सीमेंट	
	— प्रतिवर्ष 5.0 लाख टन तक	42.50
	— प्रतिवर्ष 5.0 लाख टन	38.25
22.	सीमेंट क्लिंकर	42.50
23.	लकड़ी की लुगदी	42.50
24.	पेपर रोल	42.50
25.	लकड़ी के लट्ठे/लकड़ी/बांस	75.00
	प्रति घन मीटर	65.00
26.	इस्पात स्लैब	135.00
27.	अनामांकित मर्दे	135.00
28.	छोड़ी गई/अधिक उत्तरा/सीमाशुल्क द्वारा जब्त, पत्तन स्वास्थ्य प्राधिकारी द्वारा अस्वीकृत/रद्द और अंततः जेएनपीटी द्वारा नष्ट/बचाया हुआ कार्गो	50.00

## 5.2 प्रहस्तन प्रभार (ग्रेब अनलोडर सहित)

इस्पात की कुंडलियों और सामान्य कार्गो का ग्रेब अनलोडर से प्रहस्तन प्रभार प्रति मीट्रिक टन 50/-रुपए होगा।

टिप्पणियां :

- (1) 6 मीटर x 2.5 मीटर x 2.5 के आकार अथवा वजन में 3 मी0ट0 से अधिक वाले पैकेट पर अतिविमीतीय कार्गो पर लागू दरें प्रभार्य होंगी।
- (2) अति विमीतीय कार्गो की परिभाषा इस्पात की पाइपों/कुंडलियों/स्लैबों पर लागू नहीं होगी।
- (3) लकड़ी के लट्ठे/लकड़ी/बांस पर घाटशुल्क प्रभार प्रति मीट्रिक टन अथवा प्रति घनमीटर, इनमें से जो भी पत्तन को लाभकारी हो, पर आधारित होगा।
- (4) बर्थ का प्रयोग शामिल किए बिना कार्गो के लदान और उतराई का किनारे पर प्रचालन करने वाले पोतों के संबंध में लागू दर के 75 प्रतिशत की दर पर घाटशुल्क प्रभार लगाया जाएगा।
- (5) लंगरगाह बर्थ पर कार्गो के लदान और उतराई का प्रचालन करने वाले पोतों के संबंध में लागू दर के 50 प्रतिशत की दर पर घाटशुल्क प्रभार्य होगा।
- (6) जेट्टी पर पोत से अस्थायी रूप से उतारा गया और उसी समुद्री यात्रा के दौरान उसी पोत में वापस नौभरण किया गया कार्गो आयात तथा साथ ही निर्यात घाटशुल्क प्रभार, जैसा कार्गो की किस्म पर निर्भर करते हुए लागू हो, अदा करने का उत्तरदायी होगा।
- (7) घाटशुल्क से मुक्त सामग्रियों की मदें :
  - (i) प्रामाणिक यात्रियों का साज-सामान और नाविकों का साज-सामान तथा उनके साथ जाने वाली व्यक्तिगत सामग्रियां।
  - (ii) प्रदर्शित अथवा अप्रदर्शित डाक सामग्री/डाक के थैले।
  - (iii) बंकरिंग तेल के अतिरिक्त समुद्री यात्रा के दौरान खपत के लिए चालक दल के लिए जहाज के भंडार और रसद।

## 5.3 रूकने का समय प्रभार

खण्ड 5.1 में निर्दिष्ट मदों के लिए प्रति दिन रूकने का समय प्रभार नीचे दी गई दरों पर लगाया जाएगा:

क्र.सं.	मद	प्रतिदिन अथवा उसके भाग के लिए प्रति मीट्रिक टन दर (रुपए)
1.	आयात	
	1-7 दिन	शून्य
	8-14 दिन	8.00
	15-21 दिन	16.00
	उसके बाद	
2.	निर्यात	
	1-15 दिन	शून्य
	उसके बाद	8.00

## टिप्पणियां :

- (1) आयात के मामले में रुकने के समय का परिकलन पोत की उतराई पूरा होने के दिन के बाद वाले दिन से किया जाएगा ।
- (2) निर्यात के मामले में रुकने के समय का परिकलन जेएनपीटी में कार्गो की प्राप्ति के दिन के बाद वाले दिन से किया जाएगा ।
- (3) निर्यात कार्गो, जिसे न तो निर्यात किया जा सकता हो/न तो निर्यात के लिए उपयुक्त पाया जा सकता हो, को रुकने के समय प्रभार का भुगतान करके परेषक द्वारा वापस नगर में लाया जाएगा । ऐसे कार्गो के लिए जेएनपीटी में प्रवेश के दिन के बाद वाले दिन से 3 दिनों की निशुल्क अवधि अनुमत्य होगी और उसके बाद प्रति दिन अथवा उसके भाग के लिए प्रति मीट्रिक टन 8 रुपए की दर पर रुकने का समय प्रभार लगाया जाएगा ।

## 5.4 तौल प्रभार

- (1) किसी कार्गो के लिए प्रयोक्ताओं द्वारा तौल सेतु सुविधा का प्रयोग करने के लिए प्रभार प्रति मीट्रिक टन 2/-रुपए होगा ।

## 5.5 बल्क टर्मिनल में ढके हुए शेडों में भंडार किए गए निर्यात कार्गो पर भंडारण प्रभार

- (i) निर्यात कार्गो के लिए भंडारण प्रभार प्रति 10 वर्गमीटर या उसके भाग के लिए प्रति सप्ताह या उसके भाग के लिए 312.50 रुपए होंगे ।
- (ii) 400 वर्गमीटर और उससे अधिक स्थान के लिए आरक्षण के मामले में प्रभार प्रति 10 वर्गमीटर या उसके भाग के लिए प्रति सप्ताह या उसके भाग के लिए 250/-रुपए होंगे ।
- (iii) (क) स्थान का आरक्षण भंडारण प्रभारों के अग्रिम भुगतान पर न्यूनतम 4 सप्ताह की अवधि के लिए होगा ।  
(ख) आबंटी आबंटन के विस्तार के लिए पात्र होगा, बशर्ते कि भंडारण प्रभारों का अग्रिम भुगतान किया जाए ।  
(ग) 4 सप्ताह से अधिक की अवधि के लिए क्षेत्र के आबंटन के मामले में आबंटी द्वारा अपने आरक्षण को वापस लेने के लिए न्यूनतम 4 सप्ताह का नोटिस देना होगा ।
- (iv) इस प्रभार के प्रयोजनार्थ 'सप्ताह' का अभिप्राय सात लगातार कैलेंडर दिवसों से होगा ।

## अध्याय—VI

द्रव कार्गो के लिए प्रभार

## 6.1. घाटशुल्क प्रभार :

क्र.सं.	वर्गीकरण	प्रति मीट्रिक टन दर (रुपए)
1.	फॉस्फोरिक अम्ल/एसीटिक अम्ल/अन्य अम्ल	85.00
2.	श्रेणी 'क' रसायन (नेफ्था सहित)	67.50
3.	श्रेणी 'ख' और 'ग' रसायन	85.00
4.	सीरा	35.00
5.	पेट्रोल, तेल, स्नेहक और उसके उत्पाद (क) कच्चा तेल	37.50



	(ख) किरासन हल्का डीजल तेल	27.50
	(ग) अन्य सभी पेट्रोल, तेल, स्नेहक उत्पाद	42.50
6.	मोनो इथाइल ग्लाइकोल (एम.ई.जी.)	85.00
7.	खाद्य तेल	45.00
8.	अनामंकित द्रव/रसायन	105.00

## टिप्पणियां :

- (1) श्रेणी 'क' रसायन वे हैं, जिनका 'दमनांक' 25° सेंटी0 से कम है । श्रेणी 'ख' रसायन वे हैं, जिनका दमनांक 23° सेंटी0 से 65° सेंटी0 की सीमा के भीतर है । श्रेणी 'ग' रसायन वे हैं, जिनका दमनांक 65° सेंटी0 और उससे अधिक है ।
- (2) जेएनपीटी केवल घाट सुविधाएं प्रदान करेगा । पाइपलाइनों से होकर अंदर/बाहर पम्पिंग की व्यवस्था जेएनपीटी के पास पंजीकृत टैंक फार्म प्रवालकों के माध्यम से आयातकों/निर्यातकों द्वारा की जाएगी ।
- (3) द्रव थोक कार्गो का प्रहस्तन सामान्यतया केवल पाइपलाइनों के माध्यम से करने की अनुमति दी जाएगी ।
- (4) घाटशुल्क प्रभारों के अतिरिक्त, श्रेणी 'क' रसायन (नेफ्था सहित) के आयात/निर्यात के लिए 15/-रुपए प्रति मीट्रिक टन का विशेष प्रभार अदा किया जाएगा, जब बीबी 3 और बीबी 4 में उसका प्रहस्तन किया जाए और समीपस्थ बर्थ को खाली रखना अपेक्षित हो ।

## अध्याय—VII

पत्तन से होकर गुजरने वाले 'मोटर वाहनों' अथवा अन्य किसी उपस्कर पर प्रभार

## 7.1. जहाजी कुली प्रभार :

क्र.सं.	मद	प्रति वाहन/उपस्कर दर (रुपए)
1.	आयात/निर्यात	35.00
2.	यानान्तरण	40.00

## 7.2. घाटशुल्क प्रभार :

क्र.सं.	मद	निम्नलिखित की प्रतिशतता के रूप में दर
1.	आयात	लागत, बीमा भाड़ा मूल्य का 0.50
2.	निर्यात	पोतपर्यन्त निशुल्क मूल्य का 0.50
2.	यानान्तरण	लागत/बीमा भाड़ा/पोत पर्यन्त निशुल्क मूल्य का 0.65

## 7.3. रुकने का समय प्रभार :

क. आयात/निर्यात/यानान्तरण :

क्र.सं.	दिन	मीट्रिक टन में मोटर वाहन/उपस्कर का सकल वजन			
		<1.0	>=1.0	>=5.0	>=10.0
			<=5.0	<=10.0	

प्रति वाहन अथवा उपस्कर प्रति दिन दर

1.	1-15 दिन	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क
2.	16-30 दिन	25.00	50.00	100.00	200.00
3.	उसके बाद	50.00	100.00	200.00	400.00

ख. बैक टू टाऊन :

क्र.सं.	दिन	मीट्रिक टन में मोटर वाहन/उपस्कर का सकल वजन			
		<1.0	>=1.0	>=5.0	>=10.0
			<=5.0	<=10.0	
प्रति वाहन अथवा उपस्कर प्रति दिन दर					
1.	0-3 दिन	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क
2.	4-14 दिन	25.00	50.00	100.00	200.00
3.	15-21 दिन	50.00	100.00	200.00	400.00
3.	उसके बाद	100.00	200.00	400.00	800.00

टिप्पणियाँ :

- (1) कारों के भंडारण के प्रयोजनार्थ पट्टे पर दिए गए क्षेत्र को छोड़कर रुकने का समय प्रभार पत्तन के भीतर भंडारण के लिए लगाया जाएगा ।
- (2) मोटर वाहनों के आयात/यानान्तरण के लिए रुकने के समय का परिकलन उतराई के अंतिम दिन के बाद वाले दिन से किया जाएगा ।
- (3) मोटर वाहनों के निर्यात/नगर में वापस लाने के लिए रुकने के समय का परिकलन जेएनपीटी में प्राप्ति के दिन के बाद वाले दिन से किया जाएगा ।
- (4) पत्तन प्रयोक्ता को ऊपर यथाउल्लिखित घाटशुल्क प्रभारों के अतिरिक्त जैसा भी मामला हो, पोत पर्यन्त निःशुल्क/लागत, बीमा भाड़ा के 0.5 प्रतिशत की समतुल्य राशि का भुगतान करना होगा, अगर पत्तन उपस्कर का प्रयोग मोटर वाहन के लदान/उतराई के लिए किया जाता है ।
- (5) निर्यात के लिए अभिप्रेत वाहन को किसी कारण से वापस नगर में ले जाया जाता है तो उसे 'बैक टू टाऊन' वाहन कहा जाएगा और ऊपर अनुसूची में दिए गए अनुसार रुकने के समय के अधीन होगा ।
- (6) पोत पर लदान नहीं, जिसके लिए वाहन/उपस्कर लाया जाता है, के लिए शटआउट प्रभार, प्रति वाहन/उपस्कर 50 रुपए है ।

7.4. रेल द्वारा आने वाले वाहनों की प्राप्ति और प्रहस्तन करने के लिए विशिष्ट आधारभूत ढांचे के प्रयोग के लिए वसूली प्रभार :

क्र.सं.	विवरण	प्रति वाहन दर (रुपए)
1.	16.5 अश्वशक्ति से कम के मोटर वाहन	195.00
2.	16.5 अश्वशक्ति अथवा उससे अधिक के मोटर वाहन	290.00

## अध्याय—VIII

## विविध प्रभार

## 8.1. यात्री लॉच और कार्गो लाइटर के लिए लाइसेंस फीस :

जवाहरलाल नेहरू पत्तन की पत्तन सीमाओं में चलने वाले यात्री लांच/नौकाओं, यंत्रचालित बंदरगाह नौकाओं, कार्गो लाइटर, यंत्रचालित गहरे समुद्र के ट्रॉलर, डम्प बजरोँ और गैर-यंत्र चालित मछलीमार नौकाओं के लिए प्रति वर्ष 200 रुपए की दर पर लाइसेंस फीस प्रभार्य होगी । लाइसेंस निम्नलिखित शर्तें पूरी करने के अधीन जारी किया जाएगा :

- (i) आवेदक के पास भारतीय पोत अधिनियम के संगत उपबंध के अधीन एमएमडी द्वारा जारी वैध यात्री नौका सर्वेक्षण प्रमाणपत्र होना चाहिए ।
- (ii) लांच/नौकाओं पर निर्दिष्ट सांविधिक आवश्यकतानुसार व्यक्ति होने चाहिए ।

## 8.2. पोतों को आपूरित बंकरिंग तेल पर घाटशुल्क :

क्र.सं.	मद	प्रति मीट्रिक टन दर (रुपए में)
1.	पोतों को आपूरित बंकरिंग तेल पर घाटशुल्क	25.00

## 8.3. पहले जारी वीआईए के रद्दकरण के लिए दंड प्रभार :

क्र.सं.	मद	प्रति वीआईए प्रति अवसर दर (रुपए)
1.	पहले जारी वीआईए को रद्द करने के लिए दंड प्रभार	1000.00

## 8.4. फ्लोटिंग क्राफ्ट के लिए किराया प्रभार :

क्र.सं.	क्राफ्ट का नाम	प्रति घंटा अथवा उसके भाग के लिए (रुपए)
1.	टग्ज	10000.00
2.	पॉयलट लाच	1500.00
3.	सर्वेक्षण लाच	3000.00
4.	बंधघाट लाच	800.00
5.	एम.एल. शेवाली/अपूर्वा	1500.00

(1) फ्लोटिंग क्राफ्ट के लिए किराया प्रभार न्यूनतम चार घंटों के लिए अदा किया जाएगा ।  
8.5. जनशक्ति किराया प्रभार :

क्र.सं.	वर्गीकरण	प्रति घंटा प्रति व्यक्ति दर (रुपए)
1.	प्रबंधकीय	100.00
2.	अन्य	75.00

- (1) जनशक्ति किराया प्रभार न्यूनतम 4 घंटे के लिए अदा किया जाएगा ।
- (2) लागू किसी सविधि के अधीन व्यक्तिगत जोखिम और प्रतिपूर्ति की देयता जेएनपीटी कार्मिकों की सेवाएं मांगने वाली पार्टी द्वारा पृथक् रूप से वहन की जाएगी ।

## अध्याय—IX

संपदा संबद्ध प्रभार

9.1. संपदा किराया :

क्र.सं.	मद	प्रति वर्गमीटर अथवा उसके भाग के लिए प्रति महीना अथवा उसके भाग के लिए दर (रुपए)
1.	जेएनपीटी की पुरानी इमारत और टाऊनशिप क्षेत्र को छोड़कर पत्तन में कहीं भी वाणिज्यिक एजेंसियों, बैंकों, सरकार को आबंटित कार्यालय स्थान के लिए लाइसेंस फीस	166.38
2.	जेएनपीटी की पुरानी इमारत में विभिन्न एजेंसियों को आबंटित कार्यालय स्थान के लिए लाइसेंस फीस	85.00
3.	निम्नलिखित को आबंटित खुले स्थान के लिए लाइसेंस फीस :	
	(क) सरकारी विभाग के अतिरिक्त सभी पट्टेदार	
	(क) विकसित स्थान :	
	(i) पत्तन क्षेत्र के भीतर	16.00
	(ii) पत्तन क्षेत्र के बाहर	14.00
	(ख) अविकसित क्षेत्र :	
	(i) पत्तन क्षेत्र के भीतर	14.00
	(ii) भांडागारों के निर्माण और अनुरक्षण के लिए पत्तन क्षेत्र के बाहर	7.00
	(iii) खण्ड 1-3 (क) (ख) (iii) में उपरोक्त किसी प्रयोजन के लिए पत्तन क्षेत्र के बाहर	25.00
	(ख) सरकारी विभाग	
	(क) विकसित स्थान	
	(i) पत्तन क्षेत्र के भीतर	8.00
	(ii) पत्तन क्षेत्र के बाहर	7.00
	(ख) अविकसित क्षेत्र	
	(i) पत्तन क्षेत्र के भीतर	7.00

(ii) पत्तन क्षेत्र के बाहर		6.00
4. निम्नलिखित को पत्तन टाऊनशिप में आबंटित रिहायशी आवास के लिए किराया	प्रतिमाह अथवा उसके भाग के लिए प्रति फ्लैट	
(क) अन्य सरकारी एजेंसियों और सरकारी क्षेत्र के उपक्रमों के कर्मचारी :		
(i) 'ए' टाइप		1300.00
(ii) 'बी' टाइप		2000.00
(iii) 'सी' टाइप		2600.00
(ख) उपर्युक्त (क) में उल्लिखित को छोड़कर अन्य सरकारी एजेंसियों और सरकारी क्षेत्र के उपक्रमों के कर्मचारी :		
(i) 'ए' टाइप		2800 00
(ii) 'बी' टाइप		3700.00
(iii) 'सी' टाइप		4800 00

## टिप्पणियां :

- (1) 'सरकारी विभाग' शब्द में किसी केंद्रीय अथवा राज्य सरकार अधिनियम के अधीन गठित सभी 'सरकारी क्षेत्र के उपक्रम' और 'निगम' शामिल नहीं हैं ।
- (2) कब्जाधारी द्वारा खपत किए गए जल और विद्युत के लिए लागत अतिरिक्त रूप से प्रभार्य होगी ।
- (3) ऊपर मद 1 में उल्लिखित लाइसेंस फीस की दर दिनांक 19 मार्च, 1997 को अधिसूचित दरों के मान में यथानिर्धारित हैं और उन्हें मौजूदा शर्तों के अनुसार प्रत्येक वर्ष 5 प्रतिशत बढ़ाया जाएगा ।
- (4) ऊपर मद 2 और 3 में उल्लिखित लाइसेंस फीस की दर दिनांक 19 मार्च, 1997 को अधिसूचित दरों के मान में यथानिर्धारित हैं और उन्हें मौजूदा शर्तों के अनुसार प्रत्येक वर्ष 5 प्रतिशत बढ़ाया जाएगा ।
- (5) जेएनपीटी को प्रत्येक पांच वर्ष में पट्टे के आधार को पुनः नियत करने का विकल्प होगा ।

## 9.2 जल प्रभार

क्र.सं.	मद	यूनिट	दर
1.	क्वार्टरों के कब्जाधारियों (जेएनपीटी और सीआईएसएफ के कर्मचारियों, टाऊनशिप में दुकानों और अन्य इमारतों तथा पत्तन प्रयोक्ता इमारत को छोड़कर पत्तन परिसर में इमारत को छोड़कर) से जल प्रभार	प्रति माह अथवा उसके भाग के लिए रुपए	60.00
2.	पत्तन प्रयोक्ता इमारत (पीयूबी) के कब्जाधारियों से जल प्रभार	किराए की प्रतिशतता	5%
3.	क्रम सं० 1 को छोड़कर पट्टेदार और किराएदार आदि से जल प्रभार	प्रति मीट्रिक टन रुपए	40.00
3.	निम्नलिखित को छोड़कर उपभोक्ताओं को आपूर्ति जल (पुनः बिक्री के लिए) के लिए	प्रति मीट्रिक टन रुपए	110.00
	(i) पट्टेदार और किराएदार, और		
	(ii) अपने प्रयोग के लिए पोट		

टिप्पणी :

- (1) ऊपर खण्ड 2 के अधीन उल्लिखित जल प्रभार की दर दिनांक 1 अप्रैल, 1998 से और उसके बाद प्रत्येक दो वर्ष में 10 प्रतिशत बढ़ाई जाएगी ।

9.3. विद्युत प्रभार :

क्र.स.	मद	दर
1.	निम्नलिखित के कब्जाधारियों द्वारा खपत की गई विद्युत ऊर्जा	
(i)	पत्तन प्रयोक्ता इमारत	उपभोक्ता श्रेणी के उपयुक्त वर्ग
(ii)	कंटेनर माल स्टेशन	(जैसे घरेलू, गैर-घरेलू, हाईटेंशन आदि)
(iii)	रिहायशी क्वार्टरों, शॉपिंग केंद्र, कैटीन, विभागीय स्टोर आदि सहित टाऊनशिप परिसर	पर लागू महाराष्ट्र राज्य विद्युत बोर्ड के मौजूदा दर के अनुसार और
(iv)	प्रशासन इमारत में परिसर	उपरिव्यय के रूप में कुल विद्युत
(v)	पत्तन के भीतर पुराने भवन	बिल का 5 प्रतिशत
(vi)	अन्य कोई पट्टेदार अथवा किराएदार	

गणी :

खण्ड—III में उल्लिखित उपरोक्त दरें जेएनपीटी के कर्मचारियों और सीआईएसएफ के कर्मचारियों पर लागू नहीं होंगी ।

9.4. जेएनपीटी परिसर में हॉकर्स जोन में पीएपी को खुले स्थान के आवंटन के लिए दरें :

(क) अपफ्रंट पट्टा प्रीमियम भुगतान

(क) 4.5 वर्गमीटर के भूखंड के लिए 15,000/- रुपए

(ख) 10 वर्गमीटर के भूखंड के लिए 32,500/- रुपए

(ख) वार्षिक पट्टा किराया :

प्रत्येक पांच वर्ष के बाद किराए में 30% वृद्धि के अधीन प्रति वर्ष प्रति वर्गमीटर 1/- रुपए ।

**TARIEF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS  
NOTIFICATION**

New Delhi, the 5th September, 2002

**No. TAMP/3/2002-JNPT.**—In exercise of the powers conferred by Sections 48, 49 and 50 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of the proposal of the Jawaharlal Nehru Port Trust for a general revision of its Scale of Rates as in the Order appended hereto

## SCHEDULE

Case No. TAMP/3/2002-JNPT

The Jawaharlal Nehru Port Trust

- - - -

Applicant

**ORDER**(Passed on this 27<sup>th</sup> day of August 2002)

This case relates to a proposal received from the Jawaharlal Nehru Port Trust (JNPT) for a general revision of its Scale of Rates (SOR).

2.1. The JNPT has made the following points in support of its proposal:

- (i). The SOR of the JNPT was last revised with effect from 19 March 1997 with the approval of the Ministry of Surface Transport; and hence, the revision is overdue as per the guideline issued by the TAMP with reference to periodicity.
- (ii). Revision of tariffs is also necessary for the following reasons:
  - (a). To meet the future developmental expenditure in improving the productivity and quality of service and to offset the deficit forecast for the years 2002-03 and 2003-04 in the container handling activity.
  - (b). To partially mitigate the losses of the bulk terminal which has arisen because of diminished imports due to decanalisation of dry bulk cargo like fertiliser, fertiliser raw material; and, availability of substantial stocks of food grains (In view of reduced activity of dry bulk, it is planned to divert major resources to the container handling activity by converting these berths into container berths.)
  - (c). To recover the expenditure incurred on paving the area, where the manual bagging is done, in the last four years.
  - (d). To ensure the recommended return on capital employed.

2.2. The JNPT has given the following rationale for introducing the new rates:

- (i). M/s. Indorama Cements, Pen, have proposed to bring Cement Clinker vessels of approximately 30000 MT-40000 MT every month, which may be handled at the JNPT or the MBPT depending on the economies of handling. M/s. Indorama Cements have requested the JNPT to charge the same wharfage for the cement clinker as that of cement giving justification that cement clinker is 100% cement only. Cement clinker is, however, a raw material and, cement is manufactured by crushing of and, adding certain additives, like gypsum to it.

The PPT, MOPT, CHPT, COPT and the KPT are charging the same tariff for cement clinker and cement; whereas, the MBPT, KOPT, TPT and the NMPT are charging lesser rates for cement clinker than for cement.

- (ii). Handling charges for steel coil and other general cargo

The port has modified the grab loader required for handling steel coils and other general cargo for which presently no handling charge is prescribed.

2.3. The proposal was approved by the Board of Trustees of the JNPT in their meeting held on 27 September 2001 as stated below:

- A. To increase the existing charges in respect of-
  - (i) handling and movement of Container by 14%;
  - (ii) wharfage on liquid cargo by 30%;
  - (iii) wharfage on cement by 40%; and,

- (iv) service charge for manually bagged cargo from Rs. 10/- pmt to Rs. 30/- per pmt.
- B. To introduce -
  - (i) a wharfage rate for Class 'A' Chemicals at Rs. 70/- for imports and at Rs. 65/- for exports;
  - (ii) a wharfage rate for handling cement clinker at Rs. 63/- for imports and at Rs. 56/- for exports on par with the rate for cement; and,
  - (iii) handling charges for General Cargo with a Grab Unloader at Rs. 50/- pmt.
- C. To make the revised tariffs applicable from 1 April 2002.

2.4. In this backdrop, the JNPT has requested this Authority to accord approval to the proposed revisions in tariffs.

3. While acknowledging receipt of the proposal, the JNPT was requested to submit the draft revised SOR reflecting its proposals which was subsequently forwarded by the JNPT under cover of its letter dated 11 February 2002.

4.1. In accordance with the procedure prescribed, a copy of the proposal was forwarded to various port users/representative bodies of port users and Nhava Sheva International Container Terminal Limited for comments. The comments received are summarised below:

**All India Liquid Bulk Importers & Exporters Assn.(AIBIEA)**

The Association does not agree with the proposal and requests to drop the same for the following reasons:

- (i). Out of a total of 173.3 million tonnes of cargo traffic in the year 1999-2000 in all the major ports in the country, the liquid bulk has accounted for 129.3 million tonnes. Though the liquid bulk cargo traffic has increased from 81.3 million tonnes in 1993-94 to 129.3 million tonnes in the year 1999-2000, the same has decreased in Mumbai from 26.1 million tonnes to 14.4 million tonnes for the respective years because of high port charges in Mumbai.
- (ii). The fall in the traffic at Mumbai has been accompanied by a corresponding increase at the other ports like Kandla, Vizag, Kochi & Haldia, where the charges are lower.
- (iii). The JNPT has reasonably consistent income through liquid bulk operations despite limited facilities and infrastructure; and, any increase in the port dues/charges will be detrimental to the progress of the port.

**J.N.P.T. Liquid Chemical Berth User's Assn. (JNPTLCBUA)**

- (i). The existing wharfage on liquid cargo is already higher than similar items of cargo at the MBPT. The proposed 30% increase will push up the wharfage charges at the JNPT considerably increase the landed cost of liquid cargo at the JNPT. This may result in diversion of liquid cargo traffic to the MBPT or other ports to some extent.
- (ii). Large investments made by the users in piping, storage, etc. to facilitate import/export of bulk cargo through the JNPT will be underutilised resulting in loss of revenue to the users as well as the JNPT.
- (iii). The present restrictions in handling liquid bulk cargo at the JNPT and the overall recession in the economy have resulted in a considerably lower throughput than anticipated. Further, steps detrimental to the growth of liquid bulk traffic will affect the overall revenue of the users and the JNPT.
- (iv). The JNPT had imposed a special service charge after providing necessary facilities at the jetty, which the users are already paying. Parity in wharfage rates of liquid cargo between the JNPT and the MBPT need be retained in the interest of industry/trade as well as the port.



**Larsen and Tubro Limited (L & T)**

The proposed increase of 40% in the wharfage on cement is strongly protested due to the following reasons:

- (i). The neighboring minor port (less than a nautical mile away from the JNPT) is charging wharfage @ Rs. 15/- pmt only, which makes us less competitive than our competitors.
- (ii). The recent relief extended by the Government of Maharashtra will make transportation of cement by road more economical than by sea as the proposed increase will make JNPT logistics totally unviable.

The Cement Industry is currently incurring heavy losses; and therefore, concessions in the form of volume discounts are expected rather than increase in the charges.

- (iii). Heavy investment in chartering 3 bulk cement carriers specially designed to suit the JNPT berth for direct delivery has been made without any financial assistance from the JNPT. The JNPT provides no service other than berthing the ship; and, with an assured cargo and substantial revenue to the port, the proposed increase is unwarranted.
- (iv). In the TAMP notification dated 13 June 2000, the JNPT was advised to recognise the international practice of allowing volume discounts, if cargo handled exceeds 3 lakhs MT/year.

The cement handled during the year 1999-00, 2000-01 and 2001-02 at the JNPT has been 4.63 lakh tonnes, 5.29 lakh tonnes and 5.89 lakh tonnes respectively.

- (v). Out of 11 Major ports, 7 ports levy wharfage on cement below Rs. 35/-pmt, leaving Kolkata and Paradip where little or no cement is handled.
- (vi). The last three years record since commencement of operation at the JNPT indicates that our vessels have waited for berth for 63 days and delays due to pilotage, etc. have been for 3 days as against the JNPT statistics of bulk berth occupancy of 37% by L & T vessels i.e. about 11 days a month and the L&T is the only regular customer for cement cargo at the JNPT.
- (vii). Since the proposed increase in wharfage will result in heavy financial losses, due consideration shall be given to the nature of cargo and the wharfage may be limited to Rs. 40/- pmt.

**Jindal Iron & Steel Company Limited (JISCO)**

- (i). The proposed increase in the tariff shall not be approved due to present worldwide recession and economy slow down.
- (ii). The container handling charges are very high and must be reduced instead of increasing. The existing wharfage on steel cargo at the JNPT are very high and need to be revised in line with the charges at the MBPT to make the exports competitive.

**Reliance Industrial Infrastructure Limited (RIIL)**

- (i). We endorse the comments forwarded by the JNPT Liquid Chemical Berth Users' Association about the proposed 30% increase in the wharfage of liquid cargo, which is unjust and detrimental to the growth of their business.
- (ii). The existing wharfage on Naptha is already higher than that levied at the MBPT and any further increase is totally unwarranted.
- (iii). Parity between the JNPT and the MBPT on wharfage rates on liquid cargo shall be retained in the interest of the industry /trade and the port.

**Shreyas Shipping Limited (SSL)**

- (i). Tariff hikes must be directly proportional to the service provided and not related to a guaranteed return of 19.5% on capital employed prescribed by the Government, which the present economic scenario does not support.
- (ii). Instead of seeking an increase in tariff in this recession period, the focus must be on enhancing revenue by improving productivity and efficiency in conjunction with the cost saving measures like redeployment of surplus staff, since much of the existing business has already been diverted to the NSICT.
- (iii). The tariff hike will not guarantee increased volumes, but will be a crucial reason for losing out business to the much cheaper ports on the west coast of India.
- (iv). To recover the losses of bulk terminal by proposing an increase in the container handling charges is not in line with the TAMP guideline of negating any cross-subsidisation.
- (v). With the aging equipments result in more down time and hence less productivity, it is not the appropriate time to increase the tariff. The tariffs must be hiked after overcoming all the deficiencies and improving upon EDI messaging to compete with other ports in the world.
- (vi). The proposed increase in tariffs will be detrimental to the JNPT's efforts to make it a hub port for transshipment and whatever transshipment attracted so far to the JNPT will again shift back to foreign ports.

The transshipment cost at the JNPT is already higher than that at other neighboring foreign transshipment ports and it will further become expensive with the inter-terminal shifting cost, if existing tariff is increased.

- (vii). The productivity levels achieved by the private yards must also be achieved by the JNPT before proposing any increase. The private yards in the JNPT used by the consortium operators add up to the total working cost due to their inefficiency and any increase in tariff will further add up to the cost, which is not justified.
- (viii). The gross crane productivity /gross berth productivity is higher at the NSICT. Vessel owners are as it is incurring more berth hire and standing cost for their vessels at the JNPT due to its inefficiency.
- (ix). Domestic container movement started by us is at a preliminary stage and will die before taking off. The terminal shall support the movement by providing lower rates than increasing them.

**Shahi Shipping Limited (SSL)**

- (i). In comparison with the neighboring foreign ports, the existing tariff at the JNPT and the NSICT are higher. Charges payable by a mainline vessel of 22000 GRT amount to approximately \$ 20,500 to call at the JNPT/NSICT, whereas at Colombo and Singapore, it is about \$4600 and \$7300 respectively. Similarly a feeder vessel of 12000 GRT incurs port charges of \$11300 at the JNPT/NSICT as compared to \$2800 and \$4700 at Colombo and Singapore respectively.
- (ii). The container traffic at the JNPT and the NSICT is increasing at an average rate of 30% and all the charges (including THC) shall be revised in such a way so as to attract more traffic.

**Indian Chemical Manufacturers Association (ICMA)**

- (i). We oppose the proposed increase in the container handling and wharfage on liquid cargo as that will directly affect the chemical and petrochemical industry, which is passing through a recessionary phase.
- (ii). There is an urgent need of improvement, rationalisation and cost cutting of port operations (which is already very high) to be at par with the other Industrialised Asian Nations to give a competitive edge to our Industry.

- (iii). The higher tariffs charged accompanied with higher traffic growth at the NSICT than at the JNPT indicates that the JNPT must stress on improving the productivity by efficient and cost effective container operations to make them more or less comparable to the NSICT. The increase of 14% in the container handling charges is very high and will result in diversion of container cargo traffic from the JNPT.
- (iv). There is no justification to propose an increase in the wharfage of liquid cargo handled at multipurpose berths, ~~moreso~~, because till recently the JNPT did not have a dedicated jetty for handling of liquid cargo.
- (v). The proposal of raising service charges for manual bagging of cargo from Rs. 10 to Rs. 30/- pmt is also opposed. Bagging shall be mechanised to bring down the operational cost; and, the capital cost can be amortised.

#### **Container Shipping Lines Association (CSLA)**

- (i). The proposal does not refer to any substantive attempt to reduce the internal cost, improve productivity, etc., but based on a premise to achieve the guaranteed ROCE as per the TAMP guideline, the periodicity of last increase, and about the NSICT charging a higher tariff.
- (ii). No cost reduction measures are indicated in the proposal and the basic philosophy of pricing appears to be a cost plus exercise pressurising the users with higher tariff to make up the shortfall in the revenue of the port trust. This policy does not adequately support the overall objective to improve the competitiveness of Indian exporters through lowering of the transaction costs.
- (iii). The proposal does not appear to take into consideration the decline in the utilised capacity of the JNPT from 90% to 78% in 1999-2000 and 71% in 2000-01. The same is, however, forecasted as 82% in 2001-02 and 80% in 2002-03 and 2003-04 respectively for container handling.

Though it is impossible to keep the available capacity fully utilised at all the times, the trade shall not be expected to pay for the unutilised capacity through the guaranteed ROCE, as this regime confers no onus upon the Terminal Operator to be efficient or prevent speculative or unnecessary investment in the capacity that cannot be used. The return, therefore, must be linked to capacity utilisation, otherwise low utilisation will penalise the trade by way of increased tariff.

- (iv). The guaranteed return at any level of capital is wrong specifically when there is no statutory obligation as regards the standard of services to be rendered for that return.

The prescription of ROCE of 19.5% is fundamentally wrong in view of prevailing PLR of 11.5%. Though not comparable, the difference between the ROCE of 19.5% and Return on Net Worth in cases of Engineering, Shipping, Telecom, Transmission line, Petrochemicals etc., which ranges between 7.05 to 16.53, is very evident.

- (v). The return earned by the JNPT before any tariff increase is already greater than the prevailing rates of returns in the industry generally and, any case for tariff increase is hence invalid.

Despite cost increase, no tariff increase was given to the JNPT last time and the container business actually earned 28.46% on capital employed during 1999-2000.

- (vi). The necessity of cost control is evident from the financial statements of container operations which indicate decrease or lower increase in the TEUs handled and constant increase in the expenses per TEU.
- (vii). The income earned from the buffer yard/ CFS operations does not appear to be included and hence the income is understated to the extent.
- (viii). It is feared that the JNPT may be trying to recover the losses of bulk terminal by increasing tariff for the container terminal. Cross-subsidisation between the activities cannot be allowed as each operation has to be financially independent.

- (ix). The JNPT is yet to achieve the desired productivity levels and also whatever levels now achieved, (which are still less than the adjacent terminal) they are achieved only with the help of the private yards. It is inequitable for the Lines to pay both for running of the private yards and now, also for the increase.
- (x). The productivity and cost statistics of the JNPT vis-à-vis other terminals indicate less productivity and higher cost at the JNPT.

(a). Productivity (in moves per hour)

	JNPT	NSICT	PSA SICAL
Gross Berth Productivity	30.80	55.20	40.00
Gross Crane Productivity	16.90	24.02	24.00

(b). Cost

	JNPT	PSA SICAL	CHPT	PIPAVA
Per 20'	Rs. 3000	USD 25.34 + Rs. 656	Rs. 2208	Rs. 1680
Per 40'	Rs. 4500	USD 34.45 + Rs. 987	Rs. 3072	Rs. 2592

- (xi). The assumption of the NSICT reaching a saturation point is fallacious as the NSICT will definitely expand its capacity.
- (xii). Some of the addition to net block of assets (specifically the Administration assets and Inventory) is arbitrary. The basis of allocation of cost of land and township between different activities is to be clarified.
- (xiii). Since no depreciation has been calculated on the increase in assets in 2001-02, it is understated that the RMQC acquired will be replacements, in which case the net asset value of Rs. 7 crores has to be reduced from the capital employed, which is not appear to have been done.
- (xiv). Without any increase, the port makes a return of 15.55% in the year 2003-04, which compares well with commercial enterprises.
- (xv). The proposal takes no account of the fact that the JNPT plans to privatise the bulk terminal. If this loss is removed from the JNPT profit and loss account, the port overall will show a handsome profit even before consideration of the royalties that will be received.
- (xvi). The overall return includes a substantial return on capital in the Marine activity and substantial loss in the bulk terminal. The shortfall between the actual return before allowing any increase in tariffs and the guaranteed return appears to be the heart of justification of this proposal prima facie, there appears to be a substantial cross-subsidisation between the activities at the JNPT.
- (xvii). The marine department shows a very respectable return on capital of 75.4% in 2002-03 and 67.63% in 2003-04. If no cross-subsidisation is allowed, return on this activity shall be reduced substantially.

**Bombay Custom House Agents' Association (BCHAA)**

- (i). The JNPT undertakes the operations of reloading/offloading of the export /import bound containers respectively, the cost of which is largely covered in the sea freight and is recovered by the Lines from the shippers. Presently, the Lines are collecting huge amounts towards loading/offloading under the guise of Terminal Handling Charges (THC). The charges are thus recovered twice. The JNPT must investigate the charges incurred and amount received by the lines as THC before considering the increase in reference and the report be forwarded to the TAMP and other port users for reference.
- (ii). Initiation of action of the GOI to remove control on sale of POL products will result in market forces playing an active role in ensuring the sale of end product at a reduced price. Therefore, the proposed increase of 30% in wharfage on liquid cargo is not objected.
- (iii). Though the burden of cost is passed on to the importers/exporters, the benefits enjoyed by the Lines are not shared with the shippers.

- (iv). As regards the proposed increase of 40% in the wharfage charges of cement, it is informed that cement is directly loaded to trucks and tankers from the vessel and not stored on the wharf or within the port. In the light of this, the increase sought by the JNPT on cement wharfage does not appear to be justified. The wharfage must infact be reduced and made competitive.
- (v). The increase in the service charges for manual bagging from Rs. 10/- pmt to Rs. 30/- pmt is acceptable.
- (vi). In view of extra precautions to be undertaken, the wharfage proposed for class 'A' chemicals is acceptable

#### **Indian Oil Corporation Limited (IOCL)**

- (i). The proposed increase in wharfage charges on POL products is not warranted and the rate must remain as it is. The reason for increasing the wharfage on crude and POL products by about 30% is not understandable since the Oil industry (and, not the JNPT) has incurred major capital expenditure in construction of liquid cargo terminal and setting up of other ancilliary facilities including piping, capital dredging, payment of water front charges, etc., which is operational now.
- (ii). The Bharat Petroleum Corporation Limited has signed an agreement with the JNPT for payment of guaranteed minimum royalty depending on the volumes handled. Any increase in the wharfage may dissuade the potential users from using the facilities created and the Oil Industry will face a problem in meeting the targets as per the agreement.
- (iii). The wharfage proposed to be introduced on Naphtha must be at par with other POL products.

#### **Shipping Corporation of India (SCI)**

- (i). The Indian ports are very expensive as regards vessel-related costs, if compared with the neighboring ports. The increase in tariff will only make them more expensive. For a vessel of GRT 21953 the tariff charged at the JNPT/NSICT, KPT, MBPT, Singapore, Dubai and Colombo is USD 22000, 13600, 16500, 9300, 3000 and 5800 respectively.
- (ii). The JNPT has improved considerably and is today at par with the NSICT. If the NSICT can be granted 10% increase in the container handling charges, it is reasonable for the JNPT also to get its share of increase.

#### **Federation of Indian Export Organisation (FIEO)**

- (i). The hike in the tariff will be detrimental to growth of trade and industry in view of the general recessionary trend, announcement of reduction in the tax concessions in the budget, etc.; and also, because the hike primarily seems to improve the profitability levels of the port at the cost of the trade.
- (ii). There is a need to improve the productivity/efficiency at the JNPT since the NSICT is charging tariffs which is 16% more than that prevailing at the JNPT, and still attracting more business.
- (iii). In all the three alternatives for revising the costs i.e. 25%, 30% and 35% in the liquid wharfage activity, the port is generating an additional income of Rs. 3 to 4 crores per annum through liquid cargo only. In the present recessionary scenario, when the exports are facing a downward trend, a hike of 25% is very steep and needs to be scaled down substantially.
- (iv). The proposed increase in the wharfage on cement may not be implemented, as it will work against the interest of trade.
- (v). The service charges for manually bagged cargo must not be increased and be maintained at Rs. 10/- pmt as at present.

- (vi). The hike in the wharfage on import of class 'A' chemicals must not be implemented presently as, alongwith the general recession, this may further add up to the transaction costs of the exporters making them incompetent in the international market.
- (vii). Similarly, no increase in the wharfage on cement clinker, general cargo, etc. may be implemented presently.

#### **Nhava Sheva International Container Terminal Ltd. (NSICT)**

- (i). The tariffs of the JNPT was revised 4 years ago; and, it is legitimate to grant a hike in the existing tariffs. Even after this hike, the JNPT tariffs will be well below those of comparable regional and international terminals.
- (ii). After a consolidated increase of 14%, the JNPT will have an ROCE of 18.5% in the year 2002-03, which is in line with the TAMP recommendation of 19.5%.
- (iii). Without a tariff hike, there will be a deficit in the year 2002-03 and 2003-04 in the container handling, bulk and liquid handling facilities. The JNPT will need to be commercial to attract the private bidders, if it is to be corporatised soon.

#### **Ambuja Cement**

Due to delays in getting the berth and other logistics, cargo handling becomes very expensive and any further increase in the wharfage of cement will make the whole operation unviable. The wharfage on cement, therefore, shall not be increased.

#### **Karmahom Conference**

- (i). We fully support and endorse the points made by the CSLA.
- (ii). We object to the cost plus formula for assessing the tariff increase. An open letter issued by a member of the IPBCC / KARMAHOM Conference highlights the wide disparity in the operational costs at the International ports and the Indian ports, which is 10 times the Salalah port and more than 3 times the Singapore port.
- (iii). The reduction in the ocean rates from \$1200 per TEU to \$750 per TEU (inclusive of RR of \$300 per TEU) on 1 March 2002 has made rendering of shipping services very uneconomical. In the circumstance, the member lines of IPBCC/ Karmahom Conference do not support any increase in the port charges.

#### **Mumbai and Nhava Sheva Ship Agents' Assn. (MANSA)**

- (i). Consideration of an ROCE of 19.5% to arrive at the tariff is far too high. No industry expects such high returns. Since the Banks and Financial Institutions are flushed with funds, the cost of funds in India today is as low as 11.5% / 12% p.a. and will further reduce as the International rates are still lower.
- (ii). The productivity must be linked with the proposed tariffs with proper safeguards to the ports to stipulate type of vessels for which productivity norms can apply.
- (iii). Instead of prescribing a separate tariff for each operator, the regulator can prescribe a common/maximum tariff for all the operators, because in the cost plus formula, the customer pays for the inefficiencies of the operator. Also, there should be one tariff for the same product offered in the common market as is also followed in the cellular and insurance industry.

#### **The Fertiliser Association of India (FAI)**

- (i). Sizable quantity of finished fertiliser products / raw material viz. Urea, DAP, MOP, Rock phosphate, Phosphoric acid and Ammonia are imported through the JNPT. The suggested increase in tariff of wharfage on liquid cargo by 30%, service charge for manually bagged cargo from Rs.10/- pmt. to Rs.30/- pmt. and introduction of handling charges for general cargo with grab unloaders @ Rs. 50/- will add to the cost of imported fertiliser.

- (ii). The GOI is providing subsidy / concession on these fertilisers to keep their process within affordable limits. Any increase in the tariff/new levies will further increase the subsidy burden on the GOI. The proposal of the JNPT must be reviewed in this backdrop.

4.2. A copy each of the comments received from the above users and the NSICT was sent to the JNPT as feed back information.

4.3. The Bombay Chamber of Commerce and Industry, the Indian Merchant Chamber, the Western India Shippers' Association, the Indian National shipowners' Association, the Fertilisers Association, the Gajambuja Cements Limited, the Ispat Industries, the Midex Overseas Limited, the Bilt Graphics Papers limited and the Food Corporation of India have not furnished any comments.

5.1. On a preliminary scrutiny of the proposal, the JNPT was requested to furnish information/clarifications on various issues arising out of its proposal.

5.2. Some of the queries which have been raised, in addition to those arising out of this Authority's Order dated 28 March 2001 in respect of revision of container handling charges, are summarised below:

- (i). Basis of estimation of the capacity of the JNPT container terminal & Bulk Terminal capacity with and without Bulk handling plant.
- (ii). Reasons for projecting a decrease in the traffic of liquid bulk in the year 2002-03 and 2003-04 even though there has been 36.34% increase in the traffic in the year 2000-01 and 2001-02.
- (iii). Basis of allocation of expenditure to liquid bulk handling activity.
- (iv). Quantitative and income details for different items of dry bulk cargo. Reasons for reduction in the operating income for dry bulk in the year 2003-04 at the same traffic level.
- (v). To indicate the capacity of the bulk handling berths considering the capacity of the plant installed; and, whether the plant can be used for handling other cargo.  
  
The staff strength maintained for handling bulk cargo; and, their average deployment.
- (vi). To explain the increase in the expenditure projected for the year 2001-02 and 2002-03 and 2003-04 which is more than 10% than the previous year figures in light of the statement indicating consideration of inflation as 5%.
- (vii). Reasons for the proposed substantial increase in the dredging expenses and the quay crane hire charges.
- (viii). To explain the figures of royalty receipts shown lesser than the amount arrived at the rate specified for traffic projected.
- (ix). To justify the need for acquiring the new cranes as well as hiring the additional equipment/quay cranes with reference to the traffic projections in light of the fact that utilisation of existing quayside and yard gantry cranes as well as RMGC of the port was less than 50% during the year 2000-01.
- (x). To clarify the reason for variation in the figures of interest payable as furnished now and as indicated at the time of submission of the last proposal.  
  
To explain the adhoc payment of WB loan alongwith the accounting treatment given to the interest payments made to the WB on this account.
- (xi). To include the penalty for shortfall in throughput and Sundry receipts in the cost statement for the port as a whole; and to exclude the prior period depreciation in the statements.
- (xii). To explain the treatment given to the provision and/or payment of the wage arrears, if any. The liability on account of arrears of wages arising out of pay revision is to be excluded.

- (xiii). Basis of apportionment of different operating expenses to the activities and sub-activities together with a reconciliation statement.
- (xiv). To explain a difference of Rs. 770.96 lakhs detected in the net block figures stated for the year 2000-01 and as indicated in the Balance sheet.
- (xv). To revise the proposed Scale of Rates taking into consideration the common adoption orders notified by TAMP from time to time, various order passed in respect of the JNPT; and, to explain/modify/correct the discretionary powers given to the management, provisions inconsistent with the normally accepted provisions at all the Major Port Trust including the rationale reasons/basis for introducing/retaining certain clauses.

5.3. The JNPT has responded on the queries raised by us. The important points made by it are summarised below:

- (i). The existing capacity of the container terminal as 7 lakh TEUs is arrived at based on the traffic of 6.69 TEUs handled in the year 1989-99 (which is a peak reached so far) with the existing infrastructure of RMQC at the JNPT.

As regards the Bulk handling capacity, the berths, unloaders and conveyer system are under consideration for conversion to a container terminal, which has been approved by the Board of Trustees. The related equipment and conveyor system are under consideration for write off by the MOS. In this situation the capacity of the bulk terminal is only to utilise without the plant installed. Only cargoes like cement, liquid and other general commodities can be handled before the conversion. Presently, the yearly target is kept at 4 million tonnes only with reference to such cargo.

- (ii). The projected reduction in liquid bulk traffic in the years 2002-03 and 2003-04 is due to commissioning of the BPCL terminal and consequent shifting of liquid traffic to that terminal. The traffic of the BPCL has been included for the purpose of calculation of royalty and vessel-related charges since these vessels will be handled by the JNPT and the vessel-related charges will therefore accrue to it.
- (iii). Since liquid bulk activities comprise a very small portion of the total bulk activities, 5% of the total expenses excluding depreciation are allocated to liquid bulk activity. No separate cost breakup is available. As regards depreciation for the liquid bulk, common assets are considered at 50% of total bulk.
- (iv). The income from bagging charges has not been considered as it is not likely to be significant.
- (v). If tariff for coastal vessels is increased in accordance with the TAMP guidelines to maintain it at 70% of the foreign-going vessels tariff, the vessel-related charges will increase by another Rs.5 crores per annum approximately.
- (vi). The exchange rate for the year 2001-02 was taken as Rs.47.15 in August 2001, for 2002-03 it was considered as Rs. 47.25 and kept constant for 2003-04. If another 3% depreciation is considered, the marine income for 2002-03 will increase by Rs. 4 to 5 crores per annum.
- (vii). While inflation is considered at 5%, overall expenditure also depends on the volume of traffic.
- (viii). The container traffic in the RE 2001-02 is projected higher by 16%, whereas the number of vessels are expected to increase by 20% resulting in higher consumption of power, fuel, etc. Also, there has been substantial increase in the hire cost of tractor trailers and dredging expenses are also expected to increase.

In 2003-04, the container traffic is expected to increase by 15% and number of vessels by 8.7%. The dredging expenditure is expected to increase substantially due to dredging in the anchorage area, the BPCL Jetty and the lagoon area.

The leased RTGC is envisaged to handle additional TEUs and with the procurement of 2 RMQC, the depreciation will also increase.



- (ix). Apart from an increase in the traffic, 18% hike in the power tariff has been sought by the MSEB and hence while preparing the RE 2001-02 and BE 2002-03, 10% increase in tariff was considered.
- (x). The royalty period of 12 months is not the same as financial year, but is a July-June year. Hence for the first three months, the royalty is at a lower rate and consequently the royalty receipts are lower.
- (xi). Certain idle assets disposed off but awaiting to be written off have been excluded from the proposal.
- (xii). The pilotage fee for vessels without tug assistance is one-third of the fee for vessels requiring tug assistance; however, the minimum pilotage charges for foreign or coastal vessel are not exactly one-third, but are slightly on a higher side. Since the charges are prevailing since 1997, the Authority may not insist on reducing the minimum pilotage fee for vessels without tug assistance for foreign vessels from US\$ 200 to US\$ 100 and for coastal vessels from Rs.5000 to Rs.2400.
- (xiii). As the activities covered under the pilotage charges are very clear, the Authority may not insist upon changing it to include one shifting of vessel within docks at the request of the vessel in the definition of pilotage fee.
- (xiv). Only in respect of three items viz. Furnace oil, Carbon Black Feed Stock and Bright s, heating arrangements in addition to pumping performance are required. Only these items are, therefore, considered for specifying the minimum discharge rate. The basis of arriving at the minimum discharge rate is the actual discharge rate of the three items for last three years.
- (xv). Higher penal berth hire rate is prescribed so that it acts as a deterrent against the idle stay of a vessel at the berth.
- (xvi). In view of the complexity of handling over-dimensional containers, the rates are double the normal container.
- (xvii). The reefer monitoring charges are levied on a unit of, 'per calendar day' and are specified considering the electricity units a container consumes in 24 hours for reefer connection. The berth hire charges cannot be compared with this charge and unit of per calendar day cannot be brought down to 8 hours or part thereof.
- (xviii). Since the port does not want to encourage the use of private equipment, the rebate rates are not required and hence they are not proposed to be increased.
- (xix). As per the policy of export promotion, the export charges are kept at the lower side and hence a flat rate is considered.

6.1. The JNPT has furnished its comments on the observations made by the users on the proposal. The important points made are summarised below:

**A. On the comments of the All India Liquid Bulk Importers and Exporters**

- (i). Port dues are charged for use of the sea channel. There is no proposal for increase in port dues.
- (ii). The consistent income through Liquid bulk operation indicates steady increase in traffic. For increasing the efficiency in the handling, the JNPT is spending every year for development of its infrastructure and every facility extended has a cost.

**B. On the comments of the JNPT Liquid Chemical Berth Users Association / M/s. Reliance Industrial Infrastructure Limited.**

- (i). The proposal for increase in the wharfage charges is well justified on the basis of the norms for return on capital employed set by the Authority.

- (ii). The overall growth of liquid bulk throughput at the JNPT indicates an increase from 5.77 lakhs MT in 1996-97 to 25 lakhs MT in 2001-02 (upto January 2002). This continuous growth is mainly due to availability of infrastructural facilities. Moreover, plenty of space in the tank farm area and faster evacuation have also added to growth of liquid cargo throughput; and, the investment made by the members of chemical association are adequately rewarded.
- (iii). It is not necessary to have parity in the wharfage rates between the JNPT and the MBPT as the facilities available and the cost of services rendered at each port are different and tariffs at each port are levied accordingly.
- (iv). The rate in an adjacent port cannot be the basis of fixing rates in the other port. Rather than investment in facilities, the cost of services that are provided and reasonable return to the port are the main factors which shall govern the revision of rates.
- (v). In view of the last revision in the SOR made in the year 1997, the proposed increase is justified; and, with the new infrastructural development in the liquid bulk front, the members of Association will be further benefited.

C. On the comments of M/s. Larsen and Toubro Limited

- (i). It is reasonable to increase the charges after almost 5 years. The increase is justified to mitigate the losses of bulk terminal and improve return on capital employed.
- (ii). There is no doubt that the L & T has handled cement to the tune of 4.63 lakh MT, 5.29 lakh MT and 5.33 lakh MT for the year 1999-00, 2000-01 and 2001-02 (upto January 2002) respectively. The L & T has been given the following benefits:
  - (a). No waiting time for the cement vessel at the JNPT saves idle cost of the vessels at the BFL.
  - (b). No waiting time for the cement cargo inside the port saves the cycle time as immediately on delivery of cement to the browser, it goes out of the gate.

This has resulted in average discharge rate of approx. 6000 MT per day as against the regular discharge rate of 4500-5000 MT per day of the L&T vessels. The better berth output rate is because of the available berth space and no hindrance at the outer gate in bulk terminal.

D. On the comments of M/s. Jindal Iron and Steel Co. Limited (JISCO)

- (i). The JISCO had earlier also represented against the existing wharfage charges on the grounds of recession, economy slow down and the comparative lower charges at the MBPT and the MOPT, which were not considered by the TAMP based on the reasons that when steel industries have the advantage in the outside market, they did not come for an increase in the charges; but in the recessionary period, they are asking for lower rate, which is not justifiable. Also, the facilities available at the MBPT and the MOPT cannot be compared with the JNPT.

E. On the comments of M/s. Shreyas Shipping Limited / M/s. Indian Chemical Manufacturers Association

- (i). The ROCE of 19.5% is reasonable as per the norms prescribed by the TAMP and the JNPT being a commercial undertaking cannot operate without a reasonable return.
- (ii). The efficiency of the port is improving continuously and the JNPT is also paying productivity linked incentive w.e.f. 1 September 2000 to the labours.
- (iii). The shipping lines may deal with the JNPT or the NSICT as per their choice.
- (iv). The facilities and procedures for container traffic at the JNPT are modern as compared to other west coast ports. Hence, the tariff at any port cannot be compared without reference to the facilities.
- (v). The submissions of proposal for revision of tariff, after a period of 5 years is justified in accordance with the prescribed TAMP norms.

- (vi). The proposal to increase the wharfage charges on liquid cargo and the service charges for manually bagged cargo is well justified on the basis of prescribed norms of the Authority.

**F. On the comments of M/s. Shahi Shipping Limited**

- (i). The JNPT does not have any proposal to increase the vessel-related charges, which are prevailing since 1997.
- (ii). The tariffs at Singapore and Colombo cannot be the basis for reduction in charges, but the investment in facilities/operating cost of services provided and reasonable return on investment.

**G. On the comments of the Container Shipping Lines Association**

- (i). As regards the ROCE of 19.5% the proposal is based on prescribed norms of the Authority. Due to depreciation of assets emerging out of capital investments in port project, the prescribed return of 19.5% is justified even if the port operates at lesser capacity.
- (ii). The crane productivity at the JNPT has improved over the years. The service level has definitely improved which has added value to the money proposition of the Lines. The port is paying productivity-linked incentive since September 2000.
- (iii). CFS operations are carried out by the CWC and they levy their own charges. The royalty income received from the CWC has been included in the proposal.
- (iv). The increasing trend of container traffic to be achieved is definitely due to the improved productivity at the JNPT. Despite being less productive than NSICT leading to higher cost, the port being a commercial undertaking has to run with reasonable return.
- (v). With continuous improvement of productivity, the port will be competitive even after the proposed increase.
- (vi). The private yards at the JNPT are operating at the request of Lines. If the port takes over the operations, it will be equally or even more productive. The port is already thinking on taking over of these private yards.
- (vii). The two numbers new RMQC to be purchased are not replacements but addition to the existing fleet of cranes. The calculations submitted by the port are correct.

**H. On the comments of the Bombay Customs House Agents Association**

- (i). As per the recent order issued by the TAMP on THC, the ship rate includes on-board stevedoring charges and does not include the port charges. Hence the argument of double charge is not correct.

**I. On the comments of the Indian Oil Corporation Limited**

- (i). It is a fact that the oil industry has made investments at the JNPT in developing storage facilities, the port has also invested in berths, liquid handling facilities and other infrastructure around the port area. The liquid traffic at the JNPT is continuously increasing due to better facilities; and, the proposed increase in wharfage after a long time is justified.
- (ii). Considering the operational risk and additional cost involved for proper handling of the Naptha/vessel, the tariff proposed on the higher side is justified.

7. The JNPT has requested this Authority to consider the proposed revision of container handling charges specified under section I & IV relating to handling and movement of Containers and Miscellaneous services rendered respectively in dollar terms by citing examples of the MBPT and the CCTL, Chennai, where dollar denominated Container handling charges are prescribed. The JNPT has assured to forward the actual dollar denominated tariff in respect of Section I and IV for notification on receipt of approval of this Authority for prescription of tariff in dollars.

8. A joint hearing in this case was held on 24 April 2002 at the JNPT premises. At the joint hearing, the following submissions were made:

**Jawaharlal Nehru Port Trust (JNPT)**

- (i). With the new investments proposed, the ROCE will fall to 13%. To raise it back to 19.5%, we need a 14% increase in container handling.
- (ii). (a). We are a major container port. We wish to stress on this activity more.  
(b). Bulk handling is a drag.  
(c). We will need to earn more from container handling to cross-subsidise.
- (iii). The advantages of the incentive payments are detailed in the proposal itself. Please take that into account.
- (iv). Allocation of costs is done more to 'container handling' because that is our maximum revenue-generating centre.
- (v). The vessel-related charges are very high. There is a huge surplus in that activity. We propose to reduce the vessel-related charges soon.
- (vi). We need heavy investments in the equipment to reduce the turn-around time. On road connectivity improvement, Rs. 350/- crores; on dredging, Rs. 350/- crores. We need to have money for all this.

**Mumbai and Nhava Sheva Ship Agents' Assn. (MANSA)**

- (i). An ROCE of 19.5% is too high. The market position is very different. Please reduce.
- (ii). Give up the cost plus approach and emphasise performance.
- (iii). Why different rates for a port trust and an adjacent private terminal (NSICT). As in Telecom, the regulator should prescribe a common ceiling rate.
- (iv). Lot of notes is written on break bulk but, proper justification is not given.
- (v). The JNPT had made investments for the fertilisers and food grains. Today, break bulk cargo is required to bear that burden.
- (vi). Break bulk cargo is being diverted to shallow berth; how is the 'bulk handling investments' relevant?

**Larsen and Tubro Limited (L & T)**

- (i). The TAMP had itself advised introduction of volume discounts on cement. There is no justification for a tariff increase; 50% of the bulk cargo is cement.
- (ii). The MBPT charges Rs. 18/-; the JNPT charges Rs. 40/-; and, they want a 30% increase, which is not justified.

**Container Shipping Lines Association (CSLA)**

- (i). We have given detailed comments in writing. Please take those into account.
- (ii). The costs saving measures have not been detailed.
- (iii). Productivity increases have not been spelt out.
- (iv). (a). The JNPT is already making enough ROCE. Further increases are not in line with the market realities.

- (b). The cost plus model must be given up.
- (v). The vessel-related charges are very high and give rise to huge surpluses. The vessel-related charges must go down.
- (vi). There is no justification at all for the dollar denomination of tariffs.

**Nhava Sheva International Container Terminal Ltd (NSICT)**

- (i). The Lines charge at random. There is no accountability, yet they question legitimate proposals of the ports / terminal operators.
- (ii). All costs have risen. The Lines keep asking for more and more facilities. How can we meet?
- (iii). We support the proposal and also dollar denomination.

**Shipping Corporation of India Limited (SCI)**

- (i). Give up the cost plus approach.
- (ii). Do not increase container charges. The NSICT will then ask for a consequential hike.

**J.N.P.T. Liquid Chemical Berth User's Assn. (JNPTLCBUA)**

- (i). As regards the liquid cargo at the JNPT, the MOEF environmental clearance refers to necessary diversion of cargo from the MBPT to the JNPT. Nothing shall, therefore, be done to re-divert the cargo from the JNPT the MBPT. Any increase in the JNPT tariff will, therefore, be objectionable.
- (ii). Please refer to your own Order about "no increase" in Pir Pau jetty of the MBPT.

**Indian Oil Corporation Limited (IOCL)**

- (i). Rates are already high do not increase further.

**Federation of Indian Export Organisation (FIEO)**

- (i). Overall export costs are very high – any increase of tariffs will hit exports adversely.

**Indian National Shipping Association (INSA)**

- (i). Please consider our written submission.
- (ii). How to develop JNPT as a transshipment port? Best way is to give attractive tariffs; not to increase tariffs that are already high.

9.1. With reference to various issues flagged by the Chairman (TAMP) in his opening remarks at the joint hearing, the JNPT had requested for time to respond through a written submission; this was considered by the Chairman (TAMP) and two weeks' time was allowed to the JNPT in this regard.

9.2. The JNPT has made a written submission responding to some of the points raised at the joint hearing. The points made by it are summarised below:

**A. Allocation of costs relating to Shallow Water Berth and Port Craft Jetty**

- (i). As regards inclusion of the above assets in the Marine Activity, the existing berths have been considered under container and bulk activity both in its Annual Accounts and in the proposal submitted to the TAMP. This practice has been followed since beginning.
- (ii). The reason for considering the cost of the berths under the cargo handling activity is that the berths are the basic infrastructure to support the cargo handling equipment like RMQC, Tractor Trailers, Grab/Continuous Unloaders, Oil pipeline, etc. In the absence of berths the equipment may not be able to carry out the cargo handling activities in the port. Moreover,

movements of equipment like cranes, tractor-trailers, trucks, etc. are not possible without the berths. Therefore, it is logical to consider the cost of the berths under cargo activity rather than vessel-related activities.

It is, however, equally conceded that the port earns berth hire charges from the vessels, which is mainly on account of occupying the berth. Therefore, berth hire charges relating to the respective cargo activity may be shown under the same activity; and hence, the cost statements are modified by shifting the berth hire charges recovered from Container and Bulk vessels to their respective cost statements. Correspondingly, the berth hire charges have been removed from Marine activity.

**B. Allocation of Township costs**

- (i). As regards the advice to consider the basis of either the number of employees or the net block or direct expenses for allocation of township cost, it is seen that the direct expenses for container activity are about 55 to 60% in 2002-03 and 2003-04. Since the port is going to be mainly a container handling port in future due to which the share of direct expenditure on container activity will definitely go up, it is reasonable that 70% of township shall be reflected under container.
- (ii). Action is being taken to transfer majority of employees from bulk to container terminal as there is very less cargo handling at the bulk berths.

**C. Shifting of rental income on CFS to Container Activity**

- (i). Estate function and Land management is an independent activity and is considered as a separate profit centre by itself. Accordingly, the rent received from the CFS, and corresponding capital employed is considered under the estate activity; however, the royalty received from the CWC, for movement of container is considered under container activity.

**D. Impact of Exchange Variation on Vessel Related Charges**

This has been incorporated in the enclosed revised cost statements.

**E. Adjustment of coastal vessel tariffs for a disparity of 30% to be maintained between foreign and coastal vessels.**

An additional income of Rs. 5 Crores has been considered in the cost statements of vessel-related activity.

**F. Interest expenditure**

It is confirmed that for the years 2001-02, 2002-03 and 2003-04, interest has been considered on actual basis. The port has started repaying the World Bank Installments due from 2001-02 onwards. As for the years before 2001-02, the Ministry has vide letter No. PAO/Control/JNPT/2001-02/350-51 dated 18/27- 12- 2001 advised to clear the outstanding amount of Rs. 435.46 crores upto 31 March 2001. It has represented to the Ministry to consider waiver of the interest upto 31 March 2002; however, pending decision of the Ministry, the Port had started paying its installments since 2001-02 onwards. Since the criterion for tariff increase is 'Return on Capital Employed', which is before interest, this will not have any impact on the proposal.

**G. Reconciliation of expenditure**

It is confirmed that the account code-wise expenditure shown in the proposal is reconciled with the activity-wise totals shown in the Annual Accounts. The direct operating expenditure shown under each activity also matches with that of annual accounts.

**H. Productivity as a result of Incentive Scheme**

Details of productivity parameters are furnished.

I. Capacity of Bulk Terminal

- (i). The original capacity of BB1 and BB2 with the handling equipments is as follows:

(Million Tonnes)	
Fertilisers and Raw Materials	2.9
Food	0.6
<b>Total</b>	<b>3.5</b>

Without equipment the capacity is expected to be 1.5 million tonnes.

J. Value of equipment of Bulk Terminal proposed to be disposed off

The acquisition cost of equipment proposed for disposal, which is duly approved by the Board is Rs. 192 crores as on 31 March 2001.

K. Royalty

- (i). The TAMP, while returning the JNPT's earlier proposal for tariff revision, advised that the Royalty from the NSICT should be considered as part of container income. The Authority had indicated that the royalty relating to the difference between the JNPT capacity and the actual throughput at the JNPT should at least be taken directly to container activity and the balance distributed to all cargo related activities.
- (ii). This method has been followed and royalty received beyond the difference in capacity was allocated in the ratio of the gross income, between container and bulk. However, it is felt logical to consider royalty pertaining to difference of shortfall in capacity as part of container income. It may not be proper to consider the balance royalty in any activity, which is mainly due to administrative decision.
- (iii). The figures for 2001-02 are only provisional and are likely to change after the Accounts are finalised.
- (iv). Income tax is leviable @ 30% and 5% toward surcharge (in effect 31.5%) on the net surplus of the port trust. Therefore, while calculating the Return on Capital Employed the effect of income tax may kindly be considered and additional increase in the tariff to the extent of 6% over and above the proposed levels may be granted.
- (v). It is agreed to follow the Ministry's guidelines for an annual escalation of 5% of lease rentals instead of the present method of 10% escalation every two years.
- (vi). All corrections have been incorporated in the draft SOR taking into account all revisions approved by this Authority from time to time.

10.1. A team of JNPT officials met the Chairman (TAMP) on 2 July 2002 and requested for one more opportunity to them to express their views on the changes proposed to be effected in the cost statements. The Chairman (TAMP) accepted the request and a copy of the cost statements modified by the Authority was given to them to appreciate the approach adopted in arriving at the revised tariffs.

10.2. In response thereto, the JNPT has, requested to consider the following points in the cost statements:

- (i). Instead of considering the Royalty beyond the capacity of the Terminal as a part of income of the concerned activity, royalty may be considered to the extent of spare capacity of the port since the port has lost traffic to the competitor only to that extent. The royalty received beyond the capacity of the terminal cannot be attributed to the activities of the JNPT container terminal and hence should not be considered for calculating the profitability. The same is the case with royalty received from the BPCL by handling liquid.

Also, 100% capacity utilisation of the berth cannot be practically possible due to draught, tide and length restrictions and ageing equipments. Normally, as per international norms, achieving a berth occupancy of 75 to 80% is considered to be most reasonable.

- (ii). In the year 2002-03, the TAMP has proposed to add back Rs.10 crores to the profitability of the liquid bulk towards penalty income from MGT. The MGT dues are being disputed by the

parties; and, as on 31 March 2002 the outstanding dues are Rs.67 crores. While submitting the original proposal, the MGT income has been excluded from liquid bulk and the corresponding MGT dues from capital employed.

- (iii). As regards the assets of the Bulk Terminal proposed to be excluded from the ROCE, while it has been submitted that the assets have been approved for disposal; but, the disposal is yet to commence. It is likely to take some time. In the cost statements, the handling income, which will arise due to some of the assets proposed to be disposed of is considered. The reduction of return due to the assets proposed to be disposed of, therefore, should not be done.
- (iv). While the vessel-related activity will become profitable within the next 2 years, the port will have to spend about Rs.700 crores for widening and deepening of the channel. This will place a considerable financial burden on the port and increase the capital base of marine related activity, while corresponding increase in income may not accrue.
- (v). The ports are now subject to Income Tax with effect from the financial year 2002-03, which will place a considerable additional burden; and, the likely impact annually will be Rs.40 crores approximately. The same may please be considered while evaluating the proposal.

11. With reference to the totality of information collected during the processing of this case, the following position emerges:

- (i). The Scale of Rates of the JNPT was last revised in March 1997. The JNPT approached this Authority in February 2000 for approval of its proposal for revision of container handling charges. By its Order dated 20 March 2001, this Authority rejected the proposal of the JNPT for an increase in its container handling charges, inter-alia, because the container handling activity was a revenue surplus activity and the overall port position was also showing only a marginal deficit. As the overall deficit arose due to the huge deficit borne under bulk cargo handling activities, the Port was advised to review the position in its totality and come up with a comprehensive proposal for re-fixation of bulk cargo handling charges and rationalisation of tariffs for other activities.

The Port has now proposed revision of (a) all container handling charges, (b) and wharfage on liquid bulk cargo; and (c) the service charges for manually bagged cargo. In addition they have also proposed introduction of new items of tariff, namely, (i) wharfage for 'A' class chemicals, cement clinker and (ii) grab unloader handling charges for steel coils and general cargo. The Port has furnished the requisite cost statements for various activities and for the port as a whole. The JNPT deserves to be complimented for furnishing a detailed cost analysis and, unlike the earlier occasion, promptly responding to all additional requirements.

- (ii). Some of the users have suggested that some of the rates at the JNPT must be maintained at the same level as that of the MBPT. Such a comparison in isolated cases is meaningless. Further, this Authority has clarified in many of its earlier Orders that the concept, principles, norms and approaches relating to tariff setting shall be the same across all the major ports; but, the tariffs need not (and, cannot) be. In the light of this position, the suggestion of the MANSA to have the same rates for corresponding services at all the Terminals may not be practically implementable in the near future since adoption of such an approach calls for rationalisation of various other associated aspects. In the same analogy, increase in tariffs allowed at one Terminal cannot be a ground for effecting a similar increase at a neighbouring Terminal.
- (iii). There has been a general complaint from the users side that costs at Indian ports are higher when compared to other international ports in the neighbourhood. It has to be recognised that the total cost of rendering port services is influenced to a greater degree by the capital structure and financing model of the service provider. In the public trust model adopted in our country to manage the major ports, the major port trusts are expected to be self-reliant and are required to meet not only their operating costs but also the capital cost from their own revenues. Given this situation, it will not be in the larger interest of the port sector, if the tariff setting process does not recognise reasonable costs. In this backdrop only, a cost-plus model is being pursued with an elaborate analysis of reasonableness of various cost elements and emphasis on performance standards. The cost-plus approach has been adopted in the case of all the major port trusts and private terminals; and, it will, therefore,



apply in the case of the JNPT also till any alternative approach is evolved commonly for all the Port Trusts/Private Terminals.

- (iv). The CSLA has rightly stressed the need to link productivity with tariffs. The stated position of this Authority is to use the tariff leverage to improve operational efficiency. Container handling is the main stay of the JNPT. It is noteworthy that this Authority has already constituted a Working Group to formulate an Efficiency Linked Tariff (ELT) scheme for container operations. Significantly, this Working Group includes representatives of both the JNPT and the CSLA. When the ELT Scheme is introduced for all major ports commonly, it will automatically cover the container tariffs levied at the JNPT.

The productivity figures furnished by the JNPT encouragingly\* indicate improvements in performance. Nevertheless, the argument of the JNPT that it pays productivity incentives to its employees cannot be taken as an indicator of productivity without going into the normative output levels and the datum for the incentive scheme.

- (v). A scrutiny of the revised cost statements submitted reveals that the Port has excluded a major item of F&M income, namely, penalty for shortfall in minimum guaranteed traffic (MGT). If there is no penalty due to fulfilment of guaranteed throughput, there must be commensurate wharfage income. The port has argued that the MGT dues are disputed by the concerned parties and it only adds to 'receivable'. It is noteworthy that allotment of port lands are conditional upon the MGT stipulation; and, lease agreement/letter of allotment stipulates so. For whatever reasons, if the port is unable to realise this income, burdening the tariffs in lieu thereof will not be very appropriate.

For the year 2003-04, the port has not projected any income from penalty for short-fall in minimum guarantee through-put. If, there is no penalty-income, then, the wharfage income should have been more. It is observed that the traffic and wharfage from liquid bulk is projected lower than that in the year 2002-03. It appears from the note on account for the year 2000-01 that obligation of minimum guarantee throughput of certain parties has been rescheduled subject to submission of a Bank Guarantee by the tank farm operators. We have not made any change on this account in the cost statements. If it is found later that the actual position was different and the omission of this income from the projections has given undue advantage to the port, a suitable adjustment will be made at the time of next review/ revision.

- (vi). While assessing the income from vessel-related activities, the Port had not considered additional income expected to be received during 2002-03 and 2003-04 from dollar denominated tariff items on account of exchange rate fluctuations. The Port has furnished this information later based on the proportion of vessel-related income from foreign-going vessels. In the light of the present trend of exchange rate fluctuation, it is considered reasonable to compute the increased income at 2% and 4% (instead of at 3% & 6% adopted in earlier cases) of the vessel-related income from foreign-going vessels and dwell time charges on containers for the years 2002-03 and 2003-04, respectively.

- (vii). As per a policy decision of the Government, coastal vessel tariffs are prescribed at 70% of the foreign-going vessel tariffs. Further, coastal vessel rates are prescribed in rupee terms whereas foreign-going vessel rates are denominated in US dollar terms. This Authority has already decided in cases relating to other major ports that the disparity (which may have widened due to depreciation of the Indian rupee vis-à-vis the US dollar since the last revision) has to be restored to the level of 30% at the time of tariff revision. Even if there is no revision of rates for foreign-going vessels, the rates for coastal vessels need to be re-stated to restore the disparity to the accepted level. This means an additional income to the port even without revision of the existing vessel-related charges on foreign-going vessels. The JNPT had not considered this additional income in the cost statement. On being pointed out, the JNPT furnished the basis for estimation of additional income. Accordingly, this has been incorporated in the cost statements. This restatement of tariff may result in a steep increase in the tariffs for coastal-vessels. It has to be recognised that coastal vessels have enjoyed a concession in excess of the quantum envisaged in the Government policy on the subject. Besides, only 4% of the total vessel-related income is from coastal vessels.

- (viii). (a). The JNPT is receiving royalty from the NSICT on the basis of containers handled by the latter in terms of the Concession Agreement. While forwarding the proposal, the JNPT had allocated the royalty income directly to the container activity to the extent

of the capacity of its Container Terminal to handle containers and, the balance was spread over to the container activity and the bulk activity. This was as suggested by this Authority while returning the proposal of the JNPT on the last occasion.

The Port has argued that the entire capacity cannot be practically achievable and hence 75% to 80% berth occupancy can be reasonably considered to allocate the income from royalty. It is noteworthy that the capacity estimation itself recognises only normative factors for different input components which are generally not the peak figures achieved/achievable. That being so, allowing a further reduction in the capacity assessed so on practical considerations will amount to giving a double discount and is not justified. If there are any de-rating factors since the assessment of the indicated capacity, the JNPT should have furnished the reworked figure with justification therefor.

- (b). The Port has, subsequently, proposed that while it is logical to consider royalty pertaining to the shortfall in throughput as compared to the capacity of the JNPT terminal as part of the container activity income, it shall not be appropriate to consider the balance royalty in any activity. It is mainly due to the administrative decision and, therefore, it needs to be excluded from the individual cost statements.

Royalty is a definite recurring income to the Port. One of the objectives of privatisation is to reduce the cost to port users. It is, therefore, logical to apply the residual royalty payment also to reduce the cost burden. It is noteworthy that the CHPT has recently proposed to apply the entire royalty receivable from the CCTL to cross-subsidise all other commodities, in spite of the fact that this Authority has advised it to maintain an escrow arrangement to meet future developmental needs. At the TPT also, the royalty income it generates from the PSA SICAL is taken for tariff determination.

The berth hire charges accruing to the JNPT on the vessels coming to the NSICT berth are also akin to royalty income and, therefore, need to be allocated on the same basis as royalty. Nevertheless, this modification has not been made and such receipts have been taken under the Marine activity only.

- (ix). The Port has stated that based on the WPI for the last five years, inflation is considered at 5%. However, expenditure projected for 2001-02 and 2002-03 is observed to be more than 10% of the earlier years figures while that for 2003-04 is higher about 18%. On being asked to clarify the reasons, the Port has stated that, in the RE 2001-02, container traffic was projected higher by 16% and the number of vessels by 20% leading to consumption of higher power, fuel, etc. There is also substantial increase in the hire costs of tractor-trailers for container handling and, an 18% hike in the power tariff by the MSEB. In 2003-04, the container traffic is projected to increase by 15% and number of vessels by 8.7%. Dredging expenses are also expected to increase substantially from Rs.12.3 crores to Rs.26 crores due to dredging in the anchorage area, the BPCL jetty and the lagoon area. Leasing of new RTGCs and procurement of two new RMQCs also contribute to the higher increase in the operating costs. There is, however, no bifurcation available to indicate the quantum of increase on account of additional traffic and whether increase on account of inflation is restricted to 5%, as claimed. The estimates of expenditure as furnished by the Port have been accepted on this score without any change. If it is found that this approach has given the Port any undue benefit, necessary adjustment will be made at the time of next review/revision.
- (x). The Port has allocated expenditure on railways (mainly depreciation of the permanent way constructed by the Port and the ROCE relating thereto) fully to the container activity instead of to the bulk and the container activities equally as was done on the last occasion. The Port has clarified that it was initially envisaged that the railway would be used to transport high bulk of fertiliser/raw material, etc. With the virtual drying up of the dry bulk traffic, the railway permanent way is now exclusively used to transport containers to and from ICDCs. In view of this, the entire cost of railway is allocated to container activity on this occasion.

The port has clarified that the port railway has been transferred to the Indian Railways at a nominal cost. The operations are carried out by the Indian Railways and railway freight/haulage charges for traffic to and from the port are collected by them. It appears

reasonable that the Indian Railways will, therefore, pay to the JNPT out of this earning, towards the depreciation and return on the cost of railway permanent way constructed by the JNPT and, handed over to the Indian Railways. Inclusion of this cost in the container handling activity seems to be an additional burden on the users. It may also possible that Railways have not reckoned with this expenditure while fixing their tariffs. As this expenditure is on infrastructure essential for connectivity of the port to the national network, it is allowed as an item of cost under the container activity on this occasion. This JNPT is, however, advised to sort out the matter with the Indian Railways before the next review/revision.

- (xi). The expenditure on township is allocated by the Port as 70% to the container activity when the expenditure on salaries and wages of the container activity is about 33% of the total and, expenses on general administration has been allocated to all the four main activities, mainly, Bulk cargo, Containers, Marine and Estate. The Port was suggested to allocate the township expenses on some rational basis, such as, number of employees or net block or direct expenses. The Port has clarified that the direct expenses of the container activity are about 55-60% for the years 2002-03 and 2003-04. In future the Port is going to be mainly a container handling port, since the bulk terminal is proposed to convert into a container terminal. It is, therefore, reasonable that 70% of the township expenses are allocated to container activity. In this backdrop, no change is being made in regard to the allocation of township expenses.
- (xii). The Port has clarified that traffic projections in the proposal are lower than the projections given in Tenth Five Year Plan. This is because the figures projected at the time of the formulation of the Tenth Five Year Plan were broad estimates while projections furnished in this proposal are recent estimates based on actual performance and adopted for preparing the Budget Estimates for 2002-03. In the absence of any other reliable data to go by, these projections are accepted. If later it is observed that there is wide variation between the actual traffic and projections for those years, the benefit derived by the Port due to underestimation will be adjusted at the time of the next review/revision.
- (xiii). The Port has apportioned the capital cost of port craft jetty and shallow water berth to the container handling activity and the bulk handling activity. The maintenance expenses and capital cost of berths, being vessel-related, normally have to be allocated to the marine activity. The port has clarified that even the main berths of the bulk terminal and the container terminal have been considered under the bulk handling activity and the container handling activity respectively in accordance with the practice followed by the port since the beginning. The reason for considering the cost of the berth under cargo handling activity is that the berths are basic infrastructure for supporting cargo handling equipment, pipe-lines, etc; and, movement of mobile handling equipment, like crane, tractor trailers, is not possible without the berths. To be consistent with the allocation of this expenditure followed by the Port, it has proposed to transfer the berth hire charges relating to the respective cargo handling activity.

It is to be noted that the vertical wall of a berth is used for berthing vessels and, therefore, the assets and the expenditure thereon has to be recognised under the vessel-related activity. No change in the statement furnished by the port is made at this stage in respect of expenses on the main container terminal berths and the bulk terminal berths. The cost of shallow water berth is also allowed to remain as proposed by the port. The berth hire income is retained under the Marine activity as originally shown by the port. The port is, however, advised to follow the correct procedure of allocating the capital and maintenance costs of berths to the vessel-related activity and not to the cargo-related activity in future. The expenses on the wharf and horizontal surface, which is used for cargo operations, can be allocated to container/bulk handling activities.

The capital cost of port craft Jetty which is used for tying up of the craft belonging to the port is, however, transferred to the Marine activity because it is used purely for marine activities.

- (xiv). In the case of Major Port Trusts, the Return on Capital Employed (ROCE) allowed consists of interest on capital (at the rate at which the Government lends to the Ports) and a 3% contribution each to the two mandatory reserves to be maintained. The lending rate of Government Loans to the Ports has now been reduced from 13½% to 12¼% for the year 2002-03. The ROCE is, therefore, to be taken at 18.5% instead of 19.5% claimed by the port. The ROCE of 18.5% allowed is only a maximum permissible limit; and, it is not compulsory for a Port Trust to always seek a return at this ceiling level. Recently, for stated reasons, tariff

revisions at some other major ports have been settled by allowing returns on capital employed as chosen by them at a level well below the maximum permissible limit.

In the last proposal it was indicated that the port was not paying interest on the World Bank loans. The interest actually paid in the year 2000-01 was less than what was payable and the port had made a proposal to the Government for financial restructuring. In this tariff exercise, the port has considered the total interest payable including that on World Bank loans in the projections for the years 2002-03 and 2003-04. In reply, they have clarified that the Government has not taken yet any final decision regarding financial restructuring/ corporatising of the port and have insisted that the port should start paying the actual interest payable including that on World Bank loan. Accordingly, the port has started paying the actual interest from the year 2001-02 and has requested the Ministry to waive the interest on World Bank loans up to 31.03.2002. In the case of Major Ports return on total capital employed is allowed. The quantum of interest payable, therefore, does not have any impact on the tariff proposal so long as it is deducted from net surplus before interest. Since this Authority has not yet taken a general decision to change the model being followed for allowing return on capital employed in the case of major port trusts, no change on this account is made in the case of JNPT at this stage.

- (xv). The capital employed is projected by the JNPT to increase by about Rs.106 crores in 2002-03 and by Rs.84 crores in 2003-04, the bulk of the assets to be added for the container handling activity. The capacity of the container terminal is reported to go up from 7 lakh TEUs to 8.25 lakh TEUs in 2002-03 and 9.50 lakh TEUs in 2003-04. In reply to a query regarding the need for acquiring/ hiring new cranes, the Port has stated that the existing equipment is over 12 years old and with a view to improve productivity and boost customer satisfaction it is proposed to acquire/ hire additional new cranes even though the present throughput and that projected for 2002-03 and 2003-04 are much less than the enhanced capacity.
- (xvi). It is relevant here to mention that the net block of assets which qualifies for 'return' can contain only such assets which are completed and commissioned. Likewise, assets which have been damaged beyond repair / disposed of / decommissioned and awaiting disposal are also to be excluded from the net block for the purpose of tariff computation irrespective of the fact whether or not such adjustments have been effected in the Books of Accounts. Some of the assets relating to the bulk terminal (amounting to Rs.5789.86 lakhs) are not in use and proposed to be disposed of. The Port has argued against exclusion of these assets for the purpose of this exercise on the ground that they are only approved for disposal but disposal will take some time. This argument cannot be accepted as there is no justification in allowing a tariff increase by perpetuating a cost element, and that too a 'return', on a facility which has already been decided to be discontinued. The meagre income from these facilities considered in the cost statements will neither alter this position nor significantly change the final cost position emerging in this case. Accordingly, these assets have been removed from the 'net block'. With the exclusion of these assets from the net block, the corresponding depreciation figure has also been modified.
- (xvii). The maximum permissible ROCE to be considered for tariff exercise is a function of utilisation of capital assets. In many cases, this Authority has reduced the ROCE with reference to the capacity utilisation.

Since royalty income is allocated to the container activity to the extent of shortfall in actual traffic as compared to the capacity of the JNPT container terminal, no further moderation of the ROCE is found to be necessary. Similarly, royalty income from the BPCL has been considered under the (liquid) bulk handling activity. No adjustments in the ROCE in respect of the bulk activity have been made on account of under-utilisation of the berths.

- (xviii). (a). The Port has considered Rs.77.50 crores (made up of Rs.14.50 crores towards Stores Inventory and Rs.63 crores toward Sundry debtors) as working capital for computation of the ROCE. The stores inventory shown in the Balance Sheet and that considered for the tariff exercise by the Port represents average consumption of over two years. This Authority has decided, in the case of some other major ports, that while six months average consumption of stores could be considered reasonable for tariff fixation, inventory equal to one year's average consumption can be admitted either in view of long navigational river or remote locality. To start with, in the case of the JNPT also, an inventory equal to one-year average consumption can be allowed

for computation of the ROCE. In view of this, about Rs.6 crores only can be considered as a reasonable limit of stores inventory. Incidentally, spares worth Rs.8 crores are awaiting disposal along with the assets relating to bulk terminal.

- (b). The amount of Rs.63.00 crores towards sundry debtors considered as part of capital employed for computation of the ROCE includes an amount of Rs.4.95 crores due to upward revision of tank farms rents which was set aside by this Authority in the related case. The Port has argued that this amount has to be included since it has taken up with the Government to alter the impugned Order of this Authority. It will be bordering on absurdity if a return is allowed on the amount set aside just because the Port is not in agreement with the decision of this Authority. Significantly, no higher judicial forum has set aside the impugned Order. This amount has to be retrenched from the sundry debtors figure considered by the port.
- (c). Even the remaining balance of sundry debtors is on the higher side, considering that the bulk of the vessel-related charges and cargo-related charges are paid in advance or at the time of clearance of cargo. Normally, at the most, two months estate rentals can be considered as a reasonable figure to be allowed towards sundry debtors. Two months dwell time charges on containers, on the same analogy, can also be allowed under the container activity, by taking a liberal view, even though such charges are debited to the deposit accounts maintained by the Lines / Agents.

The port has not claimed anything towards Cash Balance requirements for working capital. Thus, for computation of the ROCE, the working capital (Inventory & Debtors) has been reduced by Rs.6216.85 lakhs for 2002-03 and Rs.6144.53 lakhs for 2003-04.

- (xix). Users have been objecting to the higher rate of the ROCE allowed to the Major Port Trusts in view of the present low interest rate regime where loans from the Commercial Banks and Financial Institutions are available at much lower rates. Private Terminal Operators have also been representing about the differential treatment given to them vis-à-vis the Major Port Trusts, while allowing the ROCE. In the case of the Major Port Trusts, the ROCE allowed consists of interest on capital (equivalent to the lending rate at which the Government loans are available to the Port Trust) and a 3% contribution to each of the two mandatory reserves to be maintained. It currently adds up to 18.5% for the year 2002-03. A review of this model has already been initiated. If the review results in modification of the existing approach adopted, corresponding changes can be effected in the matter; but, such a basic change will have to be introduced commonly at all the Major Ports. Till such time, the existing method of allowing return on capital employed will have to continue; and, a deviation only in respect of the JNPT cannot be made.
- (xx). The Port has pointed out that the Major Ports have so far been exempted from payment of the Corporate Tax as they were falling under the category of local authorities in terms of the General Clauses Act. The Port has pointed out that the Income Tax Act has been amended by this year's Finance Act to specifically mention the Local authorities, which are exempted from payment of the Corporate Tax. Major Port Trusts have not been specifically mentioned in that list and accordingly they have now become liable to pay the Corporate Tax @30% plus a Surcharge @ 5% thereon. The port has, therefore, requested that while calculating the ROCE, the effect of Income Tax must also be considered and additional increase in tariff to the extent of 6%, over and above the 14% proposed initially be sanctioned.

It is already settled by this Authority in other cases relating to Private Terminals that the effect of taxation cannot be included in tariff computation and, only a pre-tax return will be allowed. In view of the ROCE approach adopted in the case of the Major Ports of not distinguishing between return on 'owned' and 'borrowed' funds, there is already a cushion available to the Ports. Without being accused of being discriminatory, this Authority cannot allow a pre-tax return in the case of Private Terminals and, a post-tax return in the case of Port Trusts. In view of the cushion already available and an ROCE of 18.5% already allowed, which can be seen as liberal in the current borrowing-rate situation, there is no case for enhancing the level of return with reference to the newly imposed tax liability on the Major Ports.

Earlier, the Major Port Trusts were retaining entire surpluses generated in their reserves without the need to share them with the Government. Taxation may be the route now taken

by the Owner (i.e., the Government) to claim a share of the surplus generated by the managing agency (i.e., Port Trusts). The incidence of this burden cannot justifiably be shifted to port-users.

- (xxi). In the light of the discussion above, the cost statements have been modified. The modified cost statements for the Port as a whole and for the different activities are attached as **Annex-I (a) to (e)**. The summarised position of the result disclosed by the cost statements is as follows:

Sl. No.	Activity	2002-03		2003-04	
		(Rs. In Lakhs)	(In percentage)	(Rs. In Lakhs)	(In percentage)
1.	Port as a whole	(+) 2186.34	(+) 5.25%	(+) 2711.60	(+) 5.89%
2.	Container	(-) 1590.14	(-) 8.01%	(-) 172.62	(-) 0.76%
3a.	Liquid Bulk Cargo	(+) 809.35	(+) 59.00%	(-) 291.31	(-) 26.06%
3b.	Dry Bulk Cargo	(-) 5384.87	(-) 425.74%	(-) 4985.49	(-) 398.04%
4.	Marine	(+) 6664.94	(+) 45.44%	(+) 6454.19	(+) 40.09%
5.	Estate	(+) 1437.94	(+) 32.12 %	(+) 1513.46	(+) 31.63%

It will be seen that the Port as a whole shows a surplus for the years 2002-03 and 2003-04, which are the relevant years for this tariff revision exercise. The Marine and Estate activities also show substantial surpluses, which go to cross-subsidise the huge deficit in the Bulk handling activity. The Container handling activity shows a small deficit for the two years. This deficit also will not exist if the wrong allocation of cost of berths under this activity and corresponding berth hire income considered under the Marine activity is rectified.

The stated position of this Authority (and, indeed of the Government) is against cross-subsidisation. At the same time, this Authority also recognises the fact that complete elimination of cross-subsidisation at one go may not be possible. This Authority has not yet taken a final view on complete elimination of cross-subsidisation between various activities/sub-activities. Since the port as a whole is in surplus and cross-subsidisation across the activities is allowed to continue, there is no case for revision of tariffs relating to the Container and the Liquid bulk handling activities as proposed by the JNPT.

- (xxii). The dry bulk handling activity is in huge deficit. The need to cross-subsidise this activity, in fact, reduces the overall profitability of the Port. The JNPT has indicated that its bulk terminal will be converted into a container terminal shortly. Since this activity will be discontinued in the near future, there is no justification to increase tariffs of other activities only primarily to wipe out the deficit in the Bulk handling activity.

In view of this position, it will be necessary to review the general tariff validity cycle of two years adopted. The next revision / review of the JNPT tariffs will, therefore, take place after two years or when dry bulk handling operations are discontinued, whichever is earlier.

- (xxiii). The Marine activity shows a surplus of a very high order. Since the Port as a whole also depicts a surplus position, there is scope for reduction of the vessel-related charges. Since the JNPT has made a categorical statement at the joint hearing about its intention to propose separately reduction in vessel-related charges, this Authority does not like to effect *suo motu* reductions in vessel-related charges. It is reasonable to allow six months time for the JNPT to come up with a suitable proposal of reducing VRCs. If it does not happen within the stipulated time limit, this Authority will be constrained to proceed *suo motu* to alter the charges based on the information available. Users may also send their proposals, if any, in this regard.
- (xxiv). The existing Scale of Rates provides that, in addition to wharfage charges, a management service charge of Rs.2 per metric tonne will be paid on all the imports & exports of the Liquid cargo. This was introduced to cover the service fee payable to the IOTL for providing services at liquid cargo berths. In the projections for the years 2002-03 and 2003-04 no expenditure has been projected on this account. In view of this, the relevant tariff provision for recovery of management service charge on liquid cargo is being deleted.

The SOR also provides that in addition to wharfage and management service charge, a special service charge of Rs.15 per metric tonne is payable on the imports of Naphtha and chemicals of 'A' class. This charge, as approved by this Authority, is payable only when the adjacent berth is kept vacant whenever a vessel is discharging Naphtha or 'A' class chemicals at BB3 or BB4 berth. The relevant conditionality is amended to bring out the exact provisions in accordance with the Order already passed. The special service charges will not be payable if this condition is not fulfilled or when there are no adjacent berths to be kept vacant.

- (xxv). By an Order passed by this Authority on 5th November 2001, a Volume Discount Scheme introduced by the JNPT in the case of fertiliser and fertiliser raw materials was ratified and approved to continue a period of six months, as proposed by the Port. The validity thereof has expired on 26 April 2002. The port has not stated whether the volume discounts are required to be continued. While proposing the volume discounts earlier, the JNPT has indicated that the scheme has produced the desired results. That being so, the scheme is allowed to continue pending the port undertaking a review in this regard.
- (xxvi). The Port has proposed an increase in the additional service charge payable by all bulk cargo manually bagged from Rs.10 per metric tonne to Rs.30 per metric tonne. The users have objected to this charge being increased as no service is being rendered by the port since manpower and material required for bagging are brought by the users themselves. The port has clarified that the area used for these operations has been paved by it over the last 4 years and to cover the cost thereof it has proposed to increase the charges. The Port has not furnished any analysis to justify the proposed increase vis-à-vis the expenditure incurred on paving. Since the port as a whole is showing a surplus, there is no justification for increasing this charge.
- (xxvii). The port has proposed to introduce a new charge of Rs.50 per metric tonne for handling Steel coils and other cargo with the help of a Grab unloader. In reply to a query, the JNPT has stated that it has spent Rs.45.50 lakhs (initially stated as Rs.48.50 crores) on modifications of the Grab to enable handling of the Steel coils and general cargo. The existing charge for handling finished fertilisers through the mechanical system (comprising (a) Grab and Continuous Unloader, (b) Integrated Conveyer System; and (c) Other sophisticated handling equipment) is Rs.185 per metric tonne. Although the port has not furnished detailed costing based on the cost of the Grab Unloader including cost of modifications carried out for handling steel coils, the proposed charge of Rs.50 per M.T. when a Grab Unloader is used is found to be reasonable. No user has expressed any specific objection to the proposed rate. This Authority, therefore, approves the rate proposed for incorporation in the Scale of Rates.
- (xxviii). The JNPT Liquid Chemical Berth Users' Association has argued that while environmental clearance to the JNP Project refers to the necessity of diversion of liquid bulk cargo from the MBPT to the JNPT; and, therefore, nothing shall be done which will result in the re-diversion of the liquid/bulk cargo from the JNPT to the MBPT. Any increase in JNPT tariff, therefore, will be objectionable. While accepting the necessity to shift the liquid cargo traffic to the JNPT, it cannot follow that the JNPT must render service even if it is losing. It is for the Government to consider whether direct concessions are to be extended to keep the traffic at the JNPT for safeguarding the environment of Mumbai. Incidentally, no increase is allowed on the liquid cargo handling, in view of the revenue surplus position obtaining in this case.
- (xxix). The port has proposed to introduce a wharfage rate of Rs.70 per metric tonne for imports and Rs.65 per metric tonne for exports of 'A' class chemicals including Naphtha. The proposed rates are lower than the rate of wharfage for 'B' & 'C' class chemicals existing in the Scale of Rates. When requested to clarify the reasons for prescribing lower rates for 'A' class chemicals, the port has stated that Naphtha is lighter than most of the chemicals and, therefore, its discharge rate is always more. The parcel size and quantities handled are also higher. Besides, Naphtha is a POL product and the rate has to be comparable with the rate of other POL products. In view of this, the rates proposed for class 'A' chemicals including Naphtha are approved for incorporation in the Scale of Rates.
- (xxx). In reply to a query about reduction in the liquid bulk traffic projected for years 2002-03 and 2003-04, the port has explained that it is due to commissioning of the BPCL terminal and the consequent shifting of liquid bulk traffic to that terminal. The Port has added that since the vessels will continue to be handled by it, vessel-related charges will accrue to the port. The

traffic at the BPCL berth has, however, been taken into account by them for the purpose of assessing royalty and computation of vessel-related income. From the computation of royalty income it appears that the royalty is at a certain percentage of wharfage in the case of traffic of PSUs and a different percentage for traffic of others. Apparently, the BPCL is giving service to other users. The tariffs notified for the JNPT are applicable only when the JNPT provides the services. It is not clear under what authority the BPCL recovers, if it does, the cargo-related charges from the other users at present. The JNPT as a licensor must ensure that the BPCL levies only the tariffs approved for them on the traffic handled at their terminal. Till such time, in order that there is no vacuum, the wharfage rates prescribed in the Scale of Rates of the JNPT will be applicable to the traffic handled at the BPCL terminals.

- (xxxi). The port has also proposed introduction of a new item – Cement Clinker in the wharfage schedule and has proposed Rs.63 per metric tonne for imports and Rs.56 per metric tonne for exports. These rates are the same as the revised wharfage rates proposed for Cement. Since increase in the wharfage rate for Cement is not warranted in view of the overall surplus position of the port, the wharfage rate for cement clinker can be fixed at the existing level of wharfage rate for cement.
- (xxxii). M/s. Larsen & Tubro Ltd. (L&T) have represented against the proposed 40% increase in wharfage on cement. They have added that they have made heavy investments in chartering three bulk cement carriers specially designed to suite the direct delivery at the JNPT berth. The JNPT provides no other service than to berth the ship and has an assured cargo bringing in substantial revenue to the port the proposed increase is not warranted. They have also requested that a volume discount scheme be introduced for cement cargo. The port has, however, not supported the request for introducing a volume discount for cement cargo. They have added that cement vessels are not required to wait for a berth and the vehicles carrying cement moves out of the outer gate of the bulk terminal without any hindrance. This saves considerable cost to the users. Ports have always endeavour to reduce the pre-berthing delays and ensure faster turnaround of the vessels.

This Authority has been in favour of introducing volume discount schemes, wherever possible. In an earlier Order relating to a representation filed by the L & T, this Authority had observed that if the L & T chose to continue with the operation, if the JNPT desired to encourage this cargo traffic and if substantial traffic could be built up, then, there could be an opportunity for the L&T to think in terms of requesting for some 'volume discounts'. The L&T has made the request now and has shown that its volumes have been more than 5 lakh tonnes for the past 2 years.

It may be a better idea for the JNPT to attract cement traffic at its bulk terminal before its decommissioning and thereby reduce to whatever extent possible its deficit. It is noteworthy that cement is one of the major dry bulk traffic handled at the Port. The port has confirmed that cement traffic brought by the L&T increased from 4.63 lakh tonnes in 1999-2000 to 5.33 lakh tonnes in the 2001-2002 (up to January 2002). Based on these throughput figures, it seems reasonable to prescribe a lower rate of wharfage of Rs.38.25 per metric tonne (as against the base rate of Rs.42.50 per metric tonne) for volume of cement in excess of 5.0 lakh tonnes handled in a year. A suitable provision is accordingly incorporated in the Scale of Rates.

- (xxxiii). The wharfage schedule in the SOR provides separate wharfage rates for import and export of the same commodity with lower rates for export. The SOR also provides concessional wharfage on motor vehicles loaded/unloaded through coastal vessels. Giving incentives/subsidy for promoting exports has to be the responsibility of the Government and a Port Trust need not shoulder this burden. Export Cargo already enjoys extra free days and a single dwell time rate and not ascending rates thereafter as compared to import cargo. In this backdrop, in the case of another port where similar provisions existed and the wharfage rates for export were lower by 50%, it was decided that either lower or higher of the existing rates be prescribed as 'a rate of wharfage' for the commodity depending upon whether it is predominantly export or import item; a midway rate for such cargo which are significant in both imports and exports. The wharfage schedule in the JNPT Scale of rates is also modified on the same lines.

The additional financial incentives by way of lower wharfage rates are not in line with the stand originally communicated, on behalf of all the Major Ports by the Indian Ports



Association (IPA) that a Port Trust shall not be required to give concessions in cargo-related charges to coastal traffic for the purpose of easing congestion in rail/road traffic. This Authority has consistently taken the stand that concessions to coastal traffic will be allowed only in the vessel-related charges and not in the cargo-related charges. If an exception is made in the case of one commodity at one port this Authority will not be in a position to resist/reject similar requests from other ports. In this backdrop, the concession proposed to motor vehicles carried in coastal vessels needs to be deleted.

- (xxxiv). The existing tariff provides that dwell time charges on motor vehicles or other equipment are recoverable irrespective of storage in leased area or anywhere inside the port. In reply to a query the port has stated that certain area inside the port has been leased out for storing the vehicle to facilitate smooth operations; even though the port gets lease rental for this area, dwell time charges are recoverable with a view to discourage occupation of the space inside the port area for longer period. Charging of lease rentals and in addition dwell time charges for storage of motor vehicles, even in the leased area, amounts to double recovery and hence cannot be allowed. The provision in the Scale of Rates is suitably modified to eliminate incidence of this double recovery. If proper justification emerges, the JNPT can, however, propose a revision of the lease rentals.
- (xxxv). Warehouse rental charges on the un-cleared cargo sold under the relevant provisions of the MPT-Act., (as prescribed in section 5 of the container-related tariff) payable from 21st day till 35th day after the date of confirmation of the sale of un-cleared cargo is Rs.100 per M.T. per day. This appears to be low as compared to the rate for the preceding slab, which is Rs.90 per metric tonne per day. When requested to clarify, the port has stated that since this tariff item is in vogue from March 1997 the port does not want to modify the same. In fact, for many of the change/rationalisation proposed by this Authority this is a stock response received. Since a practice exists for a long time cannot be a sole ground for not effecting any rational change, with a view to discourage prolonged storage, the rate is increased to Rs.120 per metric tonne per day from the 21st day onwards. The nomenclature of this charge is also changed to Dwell time charges.
- (xxxvi). The Scale of Rates provides that JNPT will not be held responsible for any delay in completion of vessel discharge operation due to unforeseen breakdowns of the mechanical handling part of the Bulk Terminal or any other force major clauses beyond the control of the port. This provision is inconsistent with the requirement of introducing accountability. In such an event, no berth hire charges will be recoverable for the period of the delay. The port has stated that since the vessel is occupying the berth, the berth hire charges are payable. In cases of plant breakdowns, idle stay at berth does not help a vessel. The provision is, therefore, modified to provide that, for the duration of stoppage of the plant on account of breakdown or other reasons, no berth hire charges will be recoverable.
- (xxxvii). The port has subsequently proposed dollar denomination of various container handling charges under Section I & IV citing the MBPT and the CCTL tariffs as precedent. The Port initially did not send any break up of the cost and tariffs in this regard. On being pointed out, it has subsequently given break-ups only of tariffs. The composite box rates prescribed for handling of containers consists of certain elements like wharfage on containerised cargo, transportation and contribution towards railway infrastructure which are cargo-related. This Authority has already decided that there is no justification for dollar denomination of cargo-related charges. The JNPT's request for dollar denomination of all container-related tariff cannot, therefore, straightaway be accepted. The port must furnish further details, segregating the cargo-related elements in the composite rate, in support of their proposal for a dollar denomination.

It is noteworthy that a similar proposal earlier submitted by the NSICT was not approved by this Authority for stated reasons. A subsequent application filed by the NSICT was also returned for want of requisite information. In that case, the NSICT was advised, inter alia, to work out the rates for different service components based on costs. A similar position emerges in this case also. No meaningful analysis can be made based only on the unbundled tariffs shown by the JNPT in the absence of supporting cost details for each of the components.

Notwithstanding this position, as has been allowed, in some other terminals including the NSICT, the Shut Out Charges, the Reefer Monitor Charges, the charges for hatch cover handling and shifting of containers on-board are, however, denominated in dollar terms.

(xxxviii). The port has prescribed the charges for electricity consumption and monitoring of reefer containers on per calendar day basis. The Port has not agreed to the suggestion to change the unit to 8 hourly since per day unit exists since March 1997. Unit of charging has already been changed to eight hourly unit in the case of reefer container monitoring charges levied at many other major ports/private terminals. In this backdrop, in the case of the JNPT also the unit of charging can be changed to eight hourly by adjusting the existing rates accordingly.

(xxxix). While the port has proposed a 14% increase in the container-handling charges, they have not revised proportionately the rates of rebate to be allowed if the user does not use the port equipment for container handling. In reply to a query, the port has stated that since the port does not want to encourage use of private equipments there is no need to increase the rebate rates in line with the revision of basic charges. Going by the principle that the user will not be required to pay for services not rendered/facilities not availed, the rate of rebate has to commensurate with the basic rates. Since, the port's proposal to revise the basic container handling charges is not accepted the rates of rebate are retained as they are.

(XL). The JNPT tariff provides that the pilotage fees include services of pilot & tugs for inward and outward movements and shifting at the instance of port. Pilotage consists of inward and outward movements and one shifting at the request of users within the same dock system and it includes services of pilot, tugs and mooring launches as may be required for the job. This commonly accepted definition is incorporated in the Scale of Rates. Further, as has been done in the case of the VPT, the KPT and the NMPT, shifting on "Port's convenience" is also defined in the SOR.

The rate of pilotage fees for vessels requiring no tug assistance is one-third of the rate prescribed for vessels which require tug assistance. The minimum pilotage fees payable in the former case has, however, been prescribed as US\$200 and not US\$100 which is one-third of the minimum prescribed for the movement of the vessels with tug assistance. The port has stated that this is prevailing since 1997, and this Authority may not insist on reducing the minimum pilotage fees payable by vessels in the case of movement without tug assistance. The argument is not acceptable and the minimum charges are proportionately reduced to US\$100 in the case of foreign-going vessels.

(XLi). As per this Authority's Order dated 14 February 2001, the JNPT is required to submit a proposal for prospective inclusion of the performance norms of vessels in its Scale of Rates after taking into account performances achieved by the vessels carrying different categories of liquid cargo. The JNPT has proposed performance norms only for three items namely, (i) Furnace Oil, (ii) Carbon black feed stock; and (iii) Bright stock. On the basis of discharge rates for the past 3 years and in consultation with the users, the average minimum discharge rate has been prescribed for these three items. The discharge of these three items requires heating arrangements in addition to pumping performance. These three items have, therefore, been considered for specifying the minimum discharge rate first. In the case of other liquid bulk items, the Port has stated that discussions are being held with the users to arrive at performance criteria and the same will be proposed after due approval of the JNPT Board separately.

(XLii). Note 3(j) below the Berth hire schedule provides discretion to the port to waive the penal berth hire charges and instead charge only the normal berth hire. Since such unguided discretionary powers have not been considered by this Authority to be desirable, the provision requires to be modified by explicitly specifying the circumstances under which the waiver is to be allowed. The port has replied that the provisions 'if berth is not immediately required and if the port declares so' are explicit provisions when penal berth hire charges can be waived. This cryptic statement cannot be considered as an explicit provision. The JNPT is advised to examine this matter separately and come up with a suitable proposal in consultation with its users.

(XLiii). Note 6 of Schedule I, Section 1(a) relating to berth hire charges empowered the Chairman (JNPT) to fix tariffs for services not covered under the schedule. This note has already been deleted by this Authority order dated 14 February 2001.

Note 7 of the same Schedule says that if any question arises relating to interpretation of the rules, the Chairman's decision thereon shall be final and binding. This is also not consistent with the tariff setting arrangement envisaged in the MPT Act and hence deleted. (The port has agreed to this deletion.)

- (XLiv). Vessels calling at the JNPT have to pass through the main channel, which is in the Mumbai Port limits and common to both Mumbai and J.N. Ports, for a certain distance and, therefore, have to pay 50% of the MBPT port dues. This recovery of 50% of the MBPT port dues was considered sufficient to cover the JNPT share of the cost of maintaining common main channel and carrying other conservancy and navigation related functions by the MBPT. This was in accordance with the agreement signed between MBPT and JNPT at the time of commissioning of the latter. While approving the proposal of the MBPT for revision of port dues this authority found it necessary to review this arrangement also. The MBPT has now intimated that it will submit a proposal soon to prescribe a separate rate for use of the common access channel. Until a revised provision is approved, the existing provision is retained in the JNPT Scale of Rates.
- (XLv). As per the Notes (iv) and (v) of the Estate rental charges included in the schedule B of SOR, the rates are to be increased by 10% every 2 years in accordance with the terms and conditions and that increase is due from 1 April 1998. Since this provision is a deviation from the general guideline of providing 5% annual increase, prescribed by the Government (and this Authority has adopted these guidelines till finalisation of its own guidelines) the port was asked to review the Schedule and amend the same in accordance with the Government guidelines. The JNPT has, subsequently forwarded a revised schedule based on the Government guideline specifying 5% annual escalation, which is incorporated in the Scale of Rates accordingly.
- (XLvi). A similar note below Section 2 provides the rate of Water charges prescribed in that Section shall be increased by 10% w.e.f. 1 April 1998 and every 2 years thereafter. The port was requested to prescribe the rates based on the latest charges of the MIDC/CIDCO for supply of water. The port has replied that they will separately propose revision of water charges on the basis of CIDCO/MIDC water charges.
- (XLvii). There are certain provisions in the Scale of Rates defining differently commonly understood terms for which definitions are available in the respective statutes. These are deleted from the Scale of Rates. The port users can refer to the definitions in the respective Statutes whenever the need arises.
- (XLviii) The revised Scale of Rates has been prepared by including various tariff Orders earlier passed by this Authority both relating to the JNPT and for common adoption at appropriate places.

12. In the result, and for the reasons given above, and based on a collective application of mind, this Authority approves the revised Scale of Rates of the JNPT attached as **Annex-II**.

13.1. The revised rates and conditionalities relating to vessel-related charges will become effective after expiry of 30 days from the date of their notification in the Gazette of India.

13.2. The revised rates and conditionalities relating to all other charges will become effective after expiry of 15 days from the date of their notification in the Gazette of India.

S SATHYAM, Chairman

[ADVT III/IV/143/2002/Ext'y]

## Annex - I (a)

**Jawahar Lal Nehru Port Trust****Consolidated Cost Statement**

					(Rupees in Lacs)
					Without Change
					Estimates
	Actual	Actual	Prov		
	1999-00	2000-01	2001-02	2002-03	2003-04
<b>I. Operating Income</b>					
(a). Bulk Cargo Handling & Storage	5071.54	2642.92	2501.11	2636.67	2370.45
(b). Container Handling & Storage	18341.50	14999.76	18416.44	19860.87	22780.53
(c). Port & Dock Charges	9224.83	10192.48	13363.57	14667.48	16099.89
(d). Estate Rentals	4115.00	4785.64	4472.86	4476.88	4784.83
Total Operating Income	36752.87	32620.80	38753.98	41641.90	46035.70
<b>II. Operating Cost</b>					
(a). Bulk	4292.94	3838.70	2697.06	2895.43	2968.34
(b). Container including Railways	8568.66	9436.34	10451.63	12172.40	14278.33
(c). Marine	5604.17	4007.26	4134.34	4813.15	6390.52
(d). Estate	1289.56	929.98	1110.19	1181.78	1253.47
Direct Operating expenses	19755.33	18212.28	18393.22	21062.76	24890.66
M & A Expenses	2979.52	2800.17	3213.64	3386.82	3556.16
Total Operating Expenses	22734.85	21112.45	21606.86	24449.58	28446.82
<b>III. Operating Surplus</b>	<b>14018.02</b>	<b>11508.35</b>	<b>17147.12</b>	<b>17192.32</b>	<b>17588.88</b>
<b>IV. FMI and FME</b>					
<b>A. Income:</b>					
(a). Royalty - NSICT	140.03	354.96	1073.24	1408.25	3002.50
(b). Royalty - BPCL	500.00	0.00	0.00	211.50	315.00
(c). Auction Sale	250.57	47.95	30.00	30.00	50.00
(d). Launch Passes	44.83	53.17	50.00	50.00	55.00
(e). Other Miscellaneous Income	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
(f). Penalty for shortfall in throughput	1773.50	566.19	500.00	1000.00	0.00
(g). Wharfage from NSICT	17.00	51.76	50.00	50.00	50.00
Total FMI	2725.93	1074.03	1703.24	2749.75	3472.50
<b>B. Expenditure:</b>					
(a). Bonus	104.76	105.32	105.00	105.00	110.00
(b). Gratuity	128.88	264.61	244.00	240.00	252.00
(c). Launches	66.34	78.45	100.00	106.00	111.30
Total FME	299.98	448.38	449.00	451.00	473.30
<b>V. Net surplus before Interest</b>	<b>16443.97</b>	<b>12134.00</b>	<b>18401.36</b>	<b>19491.07</b>	<b>20588.08</b>
<b>VI. Interest</b>	<b>14381.84</b>	<b>15122.30</b>	<b>14703.69</b>	<b>14089.33</b>	<b>13665.94</b>
<b>VII. Net Surplus/(Deficit) after Interest</b>	<b>2062.13</b>	<b>-2988.30</b>	<b>3697.67</b>	<b>5401.74</b>	<b>6922.14</b>
Capital employed	93444.60	93921.94	91849.51	105050.75	108069.07
Less Assets decommissioned/disposed off	0.00	5789.86	5789.86	5789.86	5789.86
Less adjustments on account of moderation of Working Capital				5721.85	5649.53
Adjusted Capital employed	93444.60	88132.08	86059.65	93539.03	96629.67
<b>VIII. Return on Capital employed @ 18.5%</b>	<b>17287.25</b>	<b>16304.43</b>	<b>15921.03</b>	<b>17304.72</b>	<b>17876.49</b>
<b>IX. Net surplus/ (deficit) after ROCE (VII+VI-VIII)</b>	<b>-843.28</b>	<b>-4170.43</b>	<b>2480.33</b>	<b>2186.34</b>	<b>2711.60</b>
<b>X. Net Surplus/(deficit) as % of Revenue</b>	<b>-2.29</b>	<b>-12.78</b>	<b>6.40</b>	<b>5.25</b>	<b>5.89</b>
<b>XI. Average Surplus/(deficit) for two years</b>				<b>5.57</b>	

## Jawahar Lal Nehru Port Trust

## Annex - I(b)

## Cost Statement - Container Handling

		(Rupees in Lacs)				
		Actual 1999-00	Actual 2000-01	Prov. 2001-02	Without change 2002-03 2003-04	
	<b>TEU'S Handled</b>	546791	494881	629749	661250	760438
<b>I.</b>	<b>Operating Income</b>					
	(a). Handling charges	14424.06	12979.45	16445.52	17755.37	20418.68
	(b). Dwell time charges	2896.86	1160.50	927.23	1100.00	1200.00
	(c). Additional Income due to exchange rate fluctuations				22.00	48.00
	(d). Reefer electricity & monitoring charges	404.27	279.24	515.72	350.00	402.50
	(e). Income from non-standard cargo	443.85	357.29	381.00	328.50	361.35
	(f). Container moved to/fro from the CFS	169.30	218.78	146.97	300.00	345.00
	(g). Miscellaneous charges	3.16	4.50	0.00	5.00	5.00
	<b>Total Operating Income</b>	<b>18341.50</b>	<b>14999.76</b>	<b>18416.44</b>	<b>19860.87</b>	<b>22780.53</b>
<b>II.</b>	<b>Operating cost</b>					
	(a). Power & Fuel	702.62	737.12	741.44	893.43	1078.82
	(b). Water	58.20	60.04	53.85	71.58	80.00
	(c). Consumption of material	226.11	211.08	249.73	216.50	227.33
	(d). Repairs & maintenance	8.20	6.42	89.10	110.50	116.03
	(e). Minor works	18.16	7.86	9.15	17.00	17.85
	(f). Hire of equipment	680.90	852.00	1303.35	1498.85	1827.10
	(g). Hire of wharf/yard cranes	4890.80	4968.87	5307.42	5625.87	5963.42
	(h). Hire of wharf/yard cranes (New)	0.00	0.00	0.00	0.00	624.00
	(i). Employee remuneration	786.81	906.55	931.23	1089.85	1144.34
	(j). Incentive	0.00	61.90	180.00	200.00	230.00
	(k). Employee welfare & others	42.35	46.70	52.00	52.00	54.60
	(l). Printing & Stationary	12.44	6.70	10.35	10.35	10.87
	(m). Postage, Telegram, Telephone and Telex	4.51	5.70	5.05	5.05	5.30
	(n). Insurance	6.01	1.91	0.00	0.00	0.00
	(o). Legal & Professional charges	3.90	15.00	25.00	26.00	27.30
	(p). Training expenditure	1.31	3.50	2.00	6.00	6.30
	(q). Other general expenses	62.10	88.05	40.91	39.73	41.72
	(r). Depreciation	954.08	1006.09	1006.09	1848.17	2344.84
	(s). Engineering services	166.09	234.67	286.35	288.39	302.81
	(t). Stores/PMC & Others	19.56	34.73	37.15	51.67	54.25
	<b>Direct Operating expenses</b>	<b>8444.15</b>	<b>9314.89</b>	<b>10330.17</b>	<b>12050.94</b>	<b>14156.87</b>
	<b>M &amp; A expenses allocated</b>	<b>1281.63</b>	<b>1493.29</b>	<b>1755.71</b>	<b>1548.99</b>	<b>1985.81</b>
	<b>Total Operating expenses</b>	<b>9725.78</b>	<b>10808.18</b>	<b>12085.88</b>	<b>13999.93</b>	<b>16142.68</b>
<b>III.</b>	<b>Operating Surplus</b>	<b>8615.72</b>	<b>4191.58</b>	<b>6330.56</b>	<b>5860.94</b>	<b>6637.85</b>
<b>IV.</b>	<b>FMI and FME</b>					
	<b>A. Income:</b>					
	(a). Income from Royalty - NSICT	125.30	317.76	956.92	1273.34	2781.69
	(b). Income from Auction Sale	250.57	47.95	30.00	30.00	50.00
	(c). Wharfage from NSICT	17.00	51.76	50.00	50.00	50.00
	(d). Other Miscellaneous Income	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	<b>Total FMI</b>	<b>392.87</b>	<b>417.47</b>	<b>1036.92</b>	<b>1353.34</b>	<b>2881.69</b>
	<b>B. Expenditure:</b>					
	(a). Productivity linked Bonus	48.64	50.96	53.95	58.68	61.47
	(b). Pension/Gratuity/PF	59.84	128.05	125.37	134.12	140.83
	(c). Depreciation of Railways	124.51	121.45	121.46	121.46	121.46
	(d). Depreciation of Township (70%)	98.52	98.52	98.52	98.52	98.52
	(e). Depreciation on CFS	80.83	80.83	80.83	80.83	80.83
	<b>Total FME</b>	<b>412.34</b>	<b>479.81</b>	<b>480.13</b>	<b>493.61</b>	<b>503.11</b>
<b>V.</b>	<b>Net surplus before Interest (III+IVA-IVB)</b>	<b>8596.25</b>	<b>4129.25</b>	<b>6887.35</b>	<b>6720.67</b>	<b>9016.43</b>
<b>VI.</b>	<b>Interest</b>	<b>3830.65</b>	<b>4027.88</b>	<b>3916.38</b>	<b>3752.74</b>	<b>3639.97</b>
<b>VII.</b>	<b>Net Surplus/(Deficit) after Interest</b>	<b>4765.59</b>	<b>101.37</b>	<b>2970.97</b>	<b>2967.93</b>	<b>5376.46</b>
	Capital employed	30772.60	30630.87	30988.14	44986.30	49712.59
	Less adjustments on account of moderation of Working Capital				63.00	42.00
	Adjusted Capital employed	30772.60	30630.87	30988.14	44923.30	49670.59
<b>VIII.</b>	<b>Return on Capital employed @ 18.5%</b>	<b>5692.93</b>	<b>5666.71</b>	<b>5732.81</b>	<b>8310.81</b>	<b>9189.06</b>
<b>IX.</b>	<b>Net surplus/ (deficit) after ROCE (VII+VI-VIII)</b>	<b>2903.31</b>	<b>-1537.46</b>	<b>1154.55</b>	<b>-1590.14</b>	<b>-172.62</b>
<b>X.</b>	<b>Net Surplus/(deficit) as % of Revenue</b>	<b>15.83</b>	<b>-10.25</b>	<b>6.27</b>	<b>-8.01</b>	<b>-0.76</b>
<b>XI.</b>	<b>Average Surplus/(deficit) for two years</b>				<b>-4.38</b>	

## Jawahar Lal Nehru Port Trust

## Cost statement - Total Bulk

		(Rupees in Lacs)				
		Actuals	Actuals	Prov.	Without Change	
		1999-00	2000-01	2001-02	2002-03	2003-04
	<b>Traffic Handled (in tonnes)</b>					
	(a) Fertiliser/Raw material/Foodgrains	1,345,994	393,841	362,540	400,000	400,000
	(b) Liquid	2,171,283	2,960,387	2,846,753	2,600,000	1,900,000
	(c) Others (Cements etc.)	735,336	902,820	800,086	1,000,000	1,000,000
		4,252,613	4,257,048	4,009,379	4,000,000	3,300,000
I.	<b>Operating Income</b>					
	(a) Handling Income (Fertiliser & Raw material)	2821.87	580.59	546.91	472.50	472.50
	(b) Wharfage Income (Fertiliser & Raw material)	454.74	118.77	178.41	250.00	250.00
	(c) Wharfage Income (Cements etc.)	348.20	443.35	370.14	512.50	500.00
	(d) Wharfage Income (Liquid)	1034.22	1382.07	1348.41	1371.85	1117.95
	(e) Others (Bagging/Dwell time)	412.51	118.14	57.24	29.82	30.00
	Total Operating Income	5071.54	2642.92	2501.11	2636.67	2370.45
II.	<b>Operating cost</b>					
	(a) Power & Fuel	290.55	267.53	165.51	220.63	231.66
	(b) Water	82.45	89.15	76.29	80.00	80.00
	(c) Consumption of material	297.76	161.85	72.40	98.50	103.43
	(d) Repairs & maintenance	262.41	104.16	35.79	113.00	118.65
	(e) Minor works	2.55	2.01	4.00	2.00	2.10
	(f) Employee remuneration	712.80	729.26	621.67	587.60	616.98
	(g) Employee welfare & others	42.28	43.10	47.00	40.00	42.00
	(h) Service fee to IOTL	35.70	45.84	50.00	0.00	0.00
	(i) Bagging Contract	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(j) Stevedoring	38.98	7.25	13.00	20.00	21.00
	(k) Printing & Stationary	1.89	1.60	1.05	1.05	1.10
	(l) Postage, Telegram, Telephone and Telex	2.76	3.20	3.40	3.65	3.83
	(m) Insurance	38.52	11.00	2.50	2.50	2.63
	(n) Legal & Professional charges	0.00	0.00	7.00	7.00	7.35
	(o) Training expenditure	0.56	1.60	5.00	5.00	5.25
	(p) Other general expenses	109.34	75.63	67.58	67.88	71.27
	(q) Depreciation	2085.18	1985.08	1348.58	1357.33	1357.33
	(r) Engineering services	237.00	268.00	148.91	262.29	275.40
	(s) PPD	49.01	32.78	22.63	20.00	21.00
	(t) MIS	3.40	9.68	4.75	7.00	7.35
	Direct Operating expenses	4292.94	3838.70	2697.06	2895.43	2968.34
	M & A expenses allocated	651.57	615.39	566.57	555.73	504.59
	Total Operating expenses	4944.51	4454.09	3263.63	3451.16	3472.92
III.	<b>Operating Surplus</b>	127.03	-1811.17	-762.52	-814.49	-1102.47
IV.	<b>FMI and FME</b>					
	A. <b>Income:</b>					
	(a) Income from Royalty - NSICT	14.73	37.20	116.32	134.91	220.81
	(b) Income from Royalty - BPCL	500.00	0.00	0.00	211.50	315.00
	(c) Penalty for shortfall in throughput	1773.50	566.19	500.00	1000.00	0.00
	(d) Other Miscellaneous Income	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	Total FMI	2288.23	603.39	616.32	1346.41	535.81
	B. <b>Expenditure:</b>					
	(a) Productivity linked Bonus	44.05	41.00	36.01	31.64	33.14
	(b) Pension/Gratuity/PF	54.19	103.00	83.69	72.31	75.93
	(c) Depreciation of Township (10%)	14.07	14.07	14.07	14.07	14.07
	Total FME	112.32	158.08	133.77	118.02	123.14
V.	<b>Net surplus before interest (III+IVA-IVB)</b>	2302.94	-1385.86	-279.98	413.91	-689.81
VI.	<b>Interest</b>	7478.04	7863.05	7645.39	7325.95	7105.80
VII.	<b>Net Surplus/(Deficit) after interest</b>	-5175.10	-9228.91	-7925.37	-6912.04	-7795.60
	Capital employed	39215.00	37421.43	35459.55	33459.89	31284.30
	Less assets decommissioned/disclosed off	0.00	5789.86	5789.86	5789.86	5789.86
	Less adjustments on account of moderation of Working Capital	0.00	0.00	0.00	700.00	700.00
	Adjusted Capital employed	39215.00	31631.57	29669.69	28969.83	24794.53
VIII.	<b>Return on Capital employed @ 18.5%</b>	7254.78	5851.84	5488.89	4989.42	4586.98
IX.	<b>Net surplus/ (deficit) after ROCE (VII+VI-VIII)</b>	-4951.83	-7217.70	-5768.87	-4575.51	-5276.76
X.	<b>Net Surplus/(deficit) as % of Revenue</b>	-97.64	-273.10	-230.65	-173.53	-222.61
XI.	<b>Average Surplus/(deficit) for two years</b>					-198.07

## Annex - I (c) (i)

## Jawaharlal Nehru Port Trust

## Cost Statement - Liquid Handling Facilities

		(Rupees in Lacs)				
		Actuals	Actuals	Prov	Without Change	
		1999-00	2000-01	2001-02	Estimates	
					2002-03	2003-04
	<b>Traffic Handled (In tonnes)</b>					
	Liquid	2,171,283	2,960,387	2,846,763	2,600,000	1,900,000
I.	<b>Operating Income</b>					
	(a). Wharfage Income (Liquid)	1034.22	1382.07	1348.41	1371.85	1117.95
	Total Operating Income	1034.22	1382.07	1348.41	1371.85	1117.95
II.	<b>Operating cost</b>					
	(a) Power & Fuel	14.53	13.38	8.28	11.03	11.58
	(b). Water	4.12	4.46	3.81	4.00	4.00
	(c). Consumption of material	14.89	8.09	3.62	4.93	5.17
	(d) Repairs & maintenance	13.12	5.21	1.79	5.65	5.93
	(e) Minor works	0.13	0.10	0.20	0.10	0.11
	(f) Employee remuneration	35.63	36.48	31.08	29.38	30.85
	(g) Employee welfare & others	2.11	2.16	2.35	2.00	2.10
	(h) Service fee to IOTL	35.70	45.84	60.00	0.00	0.00
	(i) Printing & Stationary	0.08	0.08	0.05	0.05	0.06
	(j) Postage, Telegram, Telephone and Telex	0.14	0.16	0.17	0.18	0.19
	(k). Insurance	1.93	0.55	0.13	0.13	0.13
	(l). Legal & Professional charges	0.00	0.00	0.35	0.35	0.37
	(m) Training expenditure	0.03	0.68	0.25	0.25	0.26
	(n) Other general expenses	5.47	3.78	3.38	3.39	3.56
	(o). Depreciation	271.49	271.49	271.49	275.86	275.86
	(p). Engineering services	11.85	13.40	7.45	13.11	13.77
	(q). PPD	2.45	1.84	1.13	1.00	1.05
	(r) MIS	0.17	0.48	0.24	0.35	0.37
	Direct Operating expenses	413.84	407.35	385.76	351.77	356.36
	M & A expenses allocated	32.58	30.77	28.33	27.79	25.23
	Total Operating expenses	446.42	438.12	414.09	379.55	380.59
III.	<b>Operating Surplus</b>	587.80	943.95	934.32	992.30	737.36
IV.	<b>FMI and FME</b>					
	<b>A. Income:</b>					
	(a). Income from Royalty - BPCL	500.00	0.00	0.00	211.50	315.00
	(b). Penalty for shortfall in throughput	1773.50	566.19	500.00	1000.00	0.00
	(c) Other Miscellaneous Income	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	Total FMI	2273.50	566.19	500.00	1211.50	315.00
	<b>B. Expenditure:</b>					
	(a) Productivity linked Bonus	2.20	2.05	1.80	1.58	1.66
	(b). Pension/Gratuity/PF	2.71	5.15	4.18	3.62	3.80
	(c) Depreciation of Township (10%)	0.70	0.70	0.70	0.70	0.70
	Total FME	5.62	7.90	6.68	5.90	6.16
V.	<b>Net surplus before Interest (III+IVA-IVB)</b>	2855.68	1502.23	1427.63	2197.90	1046.20
VI.	<b>Interest</b>	1908.50	2006.76	1959.90	1893.99	1837.07
VII.	<b>Net Surplus/(Deficit) after Interest</b>	947.18	-504.53	-532.27	303.91	-790.87
	Capital employed	8059.48	7787.99	7606.50	7505.64	7229.78
	Less adjustments on account of moderation of Working Capital				0.00	0.00
	Adjusted Capital employed	8059.48	7787.99	7606.50	7505.64	7229.78
VIII.	<b>Return on Capital employed @ 18.5%</b>	1491.00	1440.78	1407.20	1388.54	1337.51
IX.	<b>Net surplus/ (deficit) after ROCE (VII+VI-VIII)</b>	1364.68	81.45	20.43	809.35	-291.31
X.	<b>Net Surplus/(deficit) as % of Revenue</b>	131.95	4.45	1.52	59.00	-26.06
XI.	<b>Average Surplus/(deficit) for two years</b>				16.47	

## Jawahar Lal Nehru Port Trust

## Cost Statement - Dry Bulk (excluding Liquid) Facilities

		(Rupees in Lacs)				
		Actuals	Actuals	Prov	Without Change	
					Estimates	
	<b>Traffic Handled (in tonnes)</b>					
	(a) Fertiliser/Raw material/Foodgrains	1,345,994	393,841	362,540	400,000	400,000
	(b) Others (Cements etc.)	735,336	902,820	800,086	1,000,000	1,000,000
I.	<b>Operating Income</b>					
	(a) Handling Income (Fertiliser & Raw material)	2821.87	580.59	546.91	472.50	472.50
	(b) Wharfage Income (Fertiliser & Raw material)	454.74	118.77	178.41	250.00	250.00
	(c) Wharfage Income (Cements etc.)	348.20	443.35	370.14	512.50	500.00
	(d) Wharfage Income (Liquid)	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(e) Others (Bagging/Dwell time)	412.51	118.14	57.24	29.82	30.00
	Total Operating Income	4037.32	1260.85	1152.70	1264.82	1252.50
II.	<b>Operating cost</b>					
	(a) Power & Fuel	276.02	254.15	157.23	209.60	220.08
	(b) Water	78.33	84.69	72.48	76.00	76.00
	(c) Consumption of material	282.87	163.76	68.78	93.58	98.25
	(d) Repairs & maintenance	249.29	98.95	34.00	107.35	112.72
	(e) Minor works	2.42	1.91	3.80	1.90	2.00
	(f) Employee remuneration	676.97	692.80	590.59	558.22	586.13
	(g) Employee welfare & others	40.17	40.95	44.65	38.00	39.90
	(h) Service fee to IOTL	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(i) Bagging Contract	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(j) Stevedoring	38.98	7.25	13.00	20.00	21.00
	(k) Printing & Stationary	1.80	1.52	1.00	1.00	1.05
	(l) Postage, Telegram, Telephone and Telex	2.62	3.04	3.23	3.47	3.64
	(m) Insurance	36.59	10.45	2.38	2.38	2.49
	(n) Legal & Professional charges	0.00	0.00	6.65	6.65	6.98
	(o) Training expenditure	0.53	1.52	4.75	4.75	4.99
	(p) Other general expenses	103.87	71.85	64.20	64.49	67.71
	(q) Depreciation	1813.89	1713.59	1077.09	1081.47	1081.47
	(r) Engineering services	225.15	254.60	141.46	249.18	261.63
	(s) PPD	46.56	31.14	21.50	19.00	19.95
	(t) MIS	3.23	9.18	4.51	6.65	6.98
	Direct Operating expenses	3879.10	3431.34	2311.29	2543.67	2612.97
	M & A expenses allocated	618.99	584.62	538.24	527.94	479.36
	Total Operating expenses	4498.09	4015.96	2849.53	3071.61	3092.33
III.	<b>Operating Surplus</b>	-460.77	-2755.11	-1696.83	-1806.79	-1839.83
IV.	<b>FMI and FME</b>					
	A. <b>Income:</b>					
	(a) Income from Royalty - NSICT	14.73	37.20	116.32	134.91	220.81
	(b) Other Miscellaneous Income	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	Total FMI	14.73	37.20	116.32	134.91	220.81
	B. <b>Expenditure:</b>					
	(a) Productivity linked Bonus	41.85	38.95	34.21	30.05	31.49
	(b) Pension/Gratuity/PF	51.48	97.85	79.51	68.70	72.13
	(c) Depreciation of Township (10%)	13.37	13.37	13.37	13.37	13.37
	Total FME	106.70	150.17	127.09	112.12	116.99
V.	<b>Net surplus before Interest (III+IVA-IVB)</b>	-552.74	-2868.09	-1707.61	-1783.99	-1736.01
VI.	<b>Interest</b>	5569.54	5856.29	5685.49	5431.96	5268.72
VII.	<b>Net Surplus/(Deficit) after Interest</b>	-6122.28	-8724.38	-7393.10	-7215.95	-7004.73
	Capital employed	31155.52	29633.44	27853.05	25954.05	24054.61
	Less assets decommissioned/disposed off	0.00	5789.86	5789.86	5789.86	5789.86
	Less adjustments on account of moderation of Working Capital	0.00	0.00	0.00	700.00	700.00
	Adjusted Capital employed	31155.52	23843.58	22063.19	19464.19	17564.75
VIII.	<b>Return on Capital employed @ 18.5%</b>	5763.77	4411.06	4081.69	3600.87	3249.48
IX.	<b>Net surplus/ (deficit) after ROCE (VII+VI-VIII)</b>	-6316.51	-7279.15	-5789.30	-5384.87	-4985.49
X.	<b>Net Surplus/(deficit) as % of Revenue</b>	-166.45	-577.32	-502.24	-425.74	-398.04
XI.	<b>Average Surplus/(deficit) for two years</b>				-411.89	



## Annex - I(d)

## Jawaharlal Nehru Port Trust.

## Cost Statement - Marine

		(Rupees in Lacs)				
		Actuals	Actuals	Prov	Without Change	
		1999-00	2000-01	2001-02	Estimates	Estimates
		1999-00	2000-01	2001-02	2002-03	2003-04
	No. of vessels	1350	1706	2067	2222	2417
	GRT of vessels	23525144	28488986	37147218	37325630	40658414
I.	<b>Operating Income</b>					
	(a) Port Dues	1748.85	2103.82	2888.25	2880.09	3110.57
	(b) Pilotage	4270.32	5286.15	7194.62	7276.15	7817.55
	(c) Berth hire	3137.30	2624.64	3187.99	3488.42	3806.80
	(d) Additional Income due to restatement of Coastal vessel rate				545.79	589.40
	(e) Additional Income due to exchange rate fluctuations				266.03	573.58
	(f) Other Income	68.36	177.87	92.71	211.00	202.00
	Total Operating Income	9224.83	10192.48	13363.57	14667.48	16099.89
II.	<b>Operating cost</b>					
	(a) Power & Fuel	188.56	330.24	377.60	494.05	564.33
	(b) Water	24.25	25.02	22.43	30.00	32.64
	(c) Consumption of material	186.31	137.60	195.00	217.00	227.85
	(d) Repairs & maintenance	452.74	478.34	487.55	540.15	567.16
	(e) Minor works	7.00	10.53	0.00	38.00	39.90
	(f) Dredging	3091.42	1190.07	975.41	1234.00	2600.00
	(g) Manning of tugs	131.08	174.42	155.55	160.00	168.00
	(h) Manning of Port Crafts	138.85	192.89	200.08	250.00	262.50
	(i) Hire of Tugs/Pilot Launches	523.56	766.68	1047.93	1052.00	1104.60
	(j) Employee remuneration	189.25	226.87	249.01	261.99	275.09
	(k) Employee welfare & others	40.13	42.90	48.00	48.00	50.40
	(l) Printing & Stationary	1.43	1.70	1.15	1.40	1.47
	(m) Postage, Telegram, Telephone and Telex	2.07	3.00	3.20	3.25	3.41
	(n) Insurance	22.34	25.13	25.50	25.50	26.78
	(o) Legal & Professional charges	9.51	10.70	21.00	19.00	19.95
	(p) Training expenditure	0.67	28.20	3.50	5.00	5.25
	(q) Other general expenses	38.66	35.52	44.82	47.86	50.25
	(r) Depreciation	556.34	327.45	276.61	385.95	390.95
	Direct Operating expenses	5604.17	4007.26	4134.34	4813.15	6390.52
	M & A expenses allocated	850.59	642.41	702.67	778.43	917.50
	Total Operating expenses	6454.76	4649.67	4837.01	5591.58	7308.02
III.	<b>Operating Surplus</b>	2770.07	5542.81	8526.56	9076.90	8791.87
IV.	<b>FMI and FME</b>					
	A. <b>Income:</b>					
	(a) Income from Launch Passes	44.83	53.17	50.00	50.00	55.00
	(b) Other Miscellaneous Income	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	Total FMI	44.83	53.17	50.00	50.00	55.00
	B. <b>Expenditure:</b>					
	(a) Depreciation of Township (10%)	14.07	14.07	14.07	14.07	14.07
	(b) Expenditure on Launches	66.34	78.45	100.00	106.00	111.30
	(c) Productivity linked Bonus	11.70	12.75	14.43	14.11	14.78
	(d) Pension/Gratuity/PF	14.39	32.04	33.52	32.24	33.85
	Total FME	106.51	137.32	162.02	166.42	174.00
V.	<b>Net surplus before Interest (III+IVA-IVB)</b>	2708.40	5458.66	8414.54	8959.48	8672.86
VI.	<b>Interest</b>	1169.38	1229.57	1195.53	1145.58	1111.15
VII.	<b>Net Surplus/(Deficit) after Interest</b>	1539.04	4229.09	7219.01	7813.90	7561.71
	Capital employed	10703.00	10674.20	10374.22	12302.88	11892.80
	Add adjustments on account of moderation of Working Capital				100.00	100.00
	Adjusted Capital employed	10703.00	10674.20	10374.22	12402.88	11992.80
VIII.	<b>Return on Capital employed @ 18.5%</b>	1980.06	1974.73	1919.23	2294.53	2218.67
IX.	<b>Net surplus/ (deficit) after ROCE (VII+VI-VIII)</b>	728.34	3483.93	6495.30	6684.94	6454.19
X.	<b>Net Surplus/(deficit) as % of Revenue</b>	7.90	34.18	48.60	45.44	40.09
XI.	<b>Average Surplus/(deficit) for two years</b>				42.76	

## Annex - (Ie)

## Jawaharlal Nehru Port Trust

## Cost Statement - Estate

		(Rupees in Lacs)				
		Actuals	Actuals	Prov	Without Change	
		1999-00	2000-01	2001-02	Estimates	
					2002-03	2003-04
I.	<b>Operating Income</b>					
	(a) Rent from Land & CFS	1113.29	1083.90	1130.05	1138.67	1206.99
	(b). Rent from Buildings/Sheds	222.09	206.21	174.09	167.79	176.18
	(c) Rent from Quarters	16.06	21.01	22.00	22.00	22.00
	(d). Rent from Shops/Offices	143.61	149.93	168.26	172.49	181.11
	(e). Electricity- Township/Pubs	261.89	262.77	286.74	286.75	280.00
	(f) Electricity-Employees	4.33	3.84	5.00	5.00	5.00
	(g) Water- Township/PUBS	73.92	91.70	102.78	257.95	250.00
	(h) Water Contractors		1.24	2.00	2.00	5.00
	(i) Miscellaneous Income	1.08	5.15	0.50	0.55	1.00
	(j) Area Rent & Way Leave (T Farm)	2248.26	2927.44	2546.44	2388.68	2627.55
	(k). Water- Tank Farm	30.47	32.45	35.00	35.00	30.00
	Total Operating Income	4115.00	4785.64	4472.86	4476.88	4784.83
II.	<b>Operating cost</b>					
	(a). Power, Fuel and Water Supply	468.97	201.92	436.06	445.58	467.86
	(b). Repairs & maintenance	294.11	190.97	146.00	196.00	205.80
	(c) Minor works	15.24	28.40	1.00	2.00	2.10
	(d) Employee remuneration	5.99	10.74	10.53	10.78	11.32
	(h). Printing & Stationary	0.02		0.05	0.05	0.05
	(i). Postage, Telegram, Telephone and Telex	0.47	0.60	0.65	0.65	0.68
	(j). Legal & Professional charges	2.02	8.40	14.00	9.00	9.45
	(k). Plantation etc	38.89	85.72	93.56	89.00	93.45
	(l). Non-CISF	49.99	79.45	85.90	104.00	109.20
	(m). Other General expenses, Expenses from PPD and ES	98.73	50.79	49.45	51.73	54.32
	(n). Depreciation	315.13	272.99	272.99	272.99	299.24
	Direct Operating expenses	1289.56	929.98	1110.19	1181.78	1253.47
	M & A expenses allocated	195.73	149.09	188.69	191.13	179.96
	Total Operating expenses	1485.29	1079.07	1298.88	1372.91	1433.43
III.	<b>Operating Surplus</b>	<b>2629.71</b>	<b>3706.57</b>	<b>3173.98</b>	<b>3103.97</b>	<b>3351.40</b>
IV.	<b>FMI and FME</b>					
	A. <b>Income:</b>					
	(a) Other Miscellaneous Income	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	Total FMI	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	B. <b>Expenditure:</b>					
	(a) Productivity linked Bonus	0.37	0.60	0.61	0.58	0.61
	(b) Pension/Gratuity/PF	0.46	1.52	1.42	1.33	1.39
	(c) Depreciation of CFS	80.83	80.83	80.83	80.83	80.83
	(d) Depreciation of Township	-126.67	-126.67	-126.67	-126.67	-126.67
	Total FME	-45.01	-43.72	-43.81	-43.93	-43.84
V.	<b>Net surplus before Interest (III+IVA-IVB)</b>	<b>2674.73</b>	<b>3750.29</b>	<b>3217.79</b>	<b>3147.90</b>	<b>3395.24</b>
VI.	<b>Interest</b>	<b>1903.78</b>	<b>2001.80</b>	<b>1946.39</b>	<b>1865.06</b>	<b>1809.02</b>
VII.	<b>Net Surplus/(Deficit) after Interest</b>	<b>770.94</b>	<b>1748.49</b>	<b>1271.40</b>	<b>1282.84</b>	<b>1586.22</b>
	Capital employed	12754.00	15195.44	15027.59	14301.87	15179.28
	Less adjustments on account of moderation of Working Capital				5058.85	5007.53
	Adjusted Capital employed	12754.00	15195.44	15027.59	9243.02	10171.75
VIII.	<b>Return on Capital employed @ 18.5%</b>	<b>2359.49</b>	<b>2811.16</b>	<b>2780.10</b>	<b>1709.96</b>	<b>1881.77</b>
IX.	<b>Net surplus/ (deficit) after ROCE (VII+VI-VIII)</b>	<b>315.24</b>	<b>939.14</b>	<b>437.68</b>	<b>1437.94</b>	<b>1513.46</b>
X.	<b>Net Surplus/(deficit) as % of Revenue</b>	<b>7.66</b>	<b>19.62</b>	<b>9.79</b>	<b>32.12</b>	<b>31.63</b>
XI.	<b>Average Surplus/(deficit) for two years</b>				<b>31.87</b>	

**Annex-II****SCALE OF RATES  
CHAPTER - I****1.1. DEFINITIONS – GENERAL**

- (i). **"Coastal vessel"** shall mean any vessel exclusively employed in trading between any port or place in India to any other port or place in India having a valid coastal licence issued by the competent authority.
- (ii). **"Foreign-going vessel"** shall mean any vessel other than Coastal vessel.
- (iii). **"Cold move"** shall mean the movement of the vessels without the main engines in operation.
- (iv). **"Hazardous Chemicals"** mean and include the chemicals referred under Schedule I, Schedule II and Schedule III of Manufacture, Storage and import of Hazardous Chemicals Rules, 1989 framed under Environment (Protection) Act, 1986 and Rules, as applicable from time to time.
- (v). **"Port area"** means the custom bound area / Port operational Area of the Port.
- (vi). **"Normal Container"** shall mean general type containers, not falling under special categories mentioned subsequently.
- (vii). **"Reefer Container"** shall mean a refrigerated container used for carriage of perishable goods with provision for electrical supply to maintain the desired temperature.
- (viii). **"Hazardous Container"** shall mean a container containing hazardous goods as classified under IMO.
- (ix). **"Transhipment Container"** shall mean a container, which is discharged from one vessel, stored in the yard and transported through other vessel.
- (x). **"Overdimensional Container"** shall mean a containers carrying over dimensional cargo beyond the normal size of standard containers and needing special devices like slings, shackles, lifting beam etc. They also include damaged containers and other types which require special devices.
- (xi). **"Shut out Container"** shall mean a container which enters into the port as an export intake for a particular vessel (as indicated by the Vessel Identification Advice Number, i.e. VIA No.) and is not connected to the particular vessel for reasons whatsoever, then the container is termed to be a shutout container.
- (xii). **"Back To Town Container"** shall mean a container entering the port for export but unable to be exported for whatever reason and taken back to town.
- (xiii). **"VIAN"** means Vessel Identification Advice Number.

**1.2. GENERAL TERMS & CONDITIONS**

- (i). (a). A foreign going vessel of Indian Flag having a General Trading Licence can convert to Coastal run on the basis of a Customs Conversion Order.
- (b). A foreign going vessel of Foreign Flag can convert to coastal run on the basis of a Coastal Voyage Licence Issued by the Director General of Shipping.
- (c). In cases of such conversion, coastal rates shall be chargeable by the load port from the time the vessel starts loading coastal goods.

- (d). In cases of such conversion coastal rates shall be chargeable only till the vessel completes coastal cargo discharging operations; Immediately thereafter, foreign-going rates shall be chargeable by the discharge ports.
- (e). For dedicated Indian coastal vessels having a Coastal Licence from the Director General of Shipping, no other document will be required to be entitled to Coastal rates.
- (ii). The status of the vessel, as borne out by its certification by the Customs or the Director General of Shipping, shall be the deciding factor for classifying into 'coastal' or 'foreign-going' category for the purpose of levying vessel related charges; and, the nature of cargo or its origin will not be of any relevance for this purpose.
- (iii). (a). Vessel related charges shall be levied on Shipowners/Steamer Agents. Wherever rates have been denominated in US dollar terms the charges shall be recovered in Indian rupees after conversion of US currency to its equivalent Indian rupees at the market buying rate notified by the Reserve Bank of India, State Bank of India or its subsidiary or any other Public Sector Bank as may be specified from time to time. The date of entry of the vessel into the port limit shall be reckoned with as the day for such conversion.  
(b). Container related charges denominated in US dollar terms shall be collected in equivalent Indian rupees based on the market buying rate prevalent on the date of entry of the vessel in case of Import containers; and on the date of arrival of the containers in the port premises in case of export containers.
- (iv). A regular review of exchange rate shall be made once in thirty days from date of arrival of the vessels in cases of vessels staying in the Port for more than thirty days. In such cases the basis of billing shall change prospectively with reference to the appropriate exchange rate prevailing at the time of review.
- (v). For the purpose of calculating the dues the unit by weight shall be 1 tonne or 1,000 kilograms, the unit by volume measurement shall be 1 cubic metre and the unit by capacity measurement for liquids in bulk shall be 1,000 litres.
- (vi). Interest on delayed payments / refunds:
  - (a). The user shall pay penal interest on delayed payments under this Scale of Rates. Likewise, the JNPT shall pay penal interest on delayed refunds.
  - (b). The rate of penal interest will be 13.5%. The penal interest rate will apply to both the JNPT and the port users equally.
  - (c). The delay in refunds will be counted only 20 days from the date of completion of services or on production of all the documents required from the users, whichever is later.
  - (d). The delay in payments by the users will be counted only 10 days after the date of raising the bills by the JNPT. This provision shall, however, not apply to the cases where payment is to be made before availing the services / use of Port Trust's properties as stipulated in the Major Port Trust Act and / or where payment of charges in advance is prescribed as a condition in this Scale of Rates.
- (vii). All charges worked out shall be rounded off to the next higher rupee on the grand total of each bill.
- (viii). In calculating the gross weight or measurement by volume or capacity of any individual item, fractions upto 0.5 shall be taken as 0.5 unit and fractions of 0.5 and above shall be treated as one unit, except where otherwise specified.

## CHAPTER - II

## VESSEL-RELATED CHARGES

## 2.1. SCHEDULE OF PORT DUES:

Sl. No.	Vessels Chargeable	Rate per GRT		Frequency of payment in respect of the same vessel
		Foreign-going Vessels (In US\$)	Coastal Vessels (In Rs.)	
1.	(a). Bulk Vessels	0.22	7.48	The due is payable on each entry into the port
	(b). Container Vessels	0.17	5.78	
	(c). Car Carrier Vessels (Ro-Ro)	0.11	3.74	
2.	Vessels of 10 tonne and upward other than those covered above (except fishing boats)	0.17	7.48	-do-
3.	Tug boats and river boats whether propelled by steam or diesel or other mechanical means	0.17	7.48	-do-
4.	Off-shore vessels	-	1.50	-do-

## Notes:

- (1). (i). Port Dues of a vessel entering the Port of Jawaharlal Nehru will be assessed on its total GRT at the rate shown against the relevant vessel group according to GRT of that vessel.
- (ii). Port Dues shall be applicable as coastal or foreign-going as per the status of the vessel at the time of entry into the port.
- (2). A vessel entering the port in ballast and not carrying passengers shall be charged with only 75% of the Port Dues with which she would otherwise be chargeable.
- (3). A vessel entering the port but not discharging or taking in any cargo or passenger therein (with the exception of such unshipment and reshipment as may be necessary for the purposes of repairs) shall be charged with only 50% of the Port Dues with which she would otherwise be chargeable.
- (4). Port dues shall be levied at 50% of the above rates in the following cases:
  - (i). Vessel entering the port for repairs, dry docking in bunkers, provisions or water or for change of goods or discharging any sick member of the crew and sailing from the port without taking in passengers or cargo.
  - (ii). Telegraph vessel.
- (5). (i). A vessel in distress with cargo or property brought into the port shall be charged full port dues.
- (ii). A vessel in distress without any cargo brought into the port shall be charged 3/4 of the port dues.

- (6). A LASH vessel making a 'second call' to pick up empty and / or laden fleeting LASH barges shall be treated as a vessel entering a Port, but not discharging or taking any cargo or passenger therein, and shall not be charged any Port Dues.
- (7). For oil tankers with segregated ballast, the reduced gross tonnage that is indicated in the "Remarks" column of the International Tonnage Certificate will be taken to be its gross tonnage for the purpose of levying Port Dues.
- (8). **MBPT PORT DUES:**

Vessels Chargeable	Rate per GRT	Due how often chargeable in respect of same vessel
A vessel which enters the Mumbai Port limits but does not discharge or take in any cargo or passenger for the MbPT (with the exception of such unshipment and reshipment of cargo as may be necessary for purpose of repairs.)	1/2 of the Port dues as prescribed in the MbPT Scale of Rates from time to time.	Once in the same month or as may be prescribed in the MbPT Scale of Rates from time to time.

## 2.2. A. SCHEDULE OF PILOTAGE-CUM-TOWAGE FEE:

Sl. No.	Size of Vessels	Rate per GRT	
		Foreign-going Vessels (In US\$)	Coastal Vessels (In Rs.)
1.	Upto 10,000 GRT	0.42	14.28
2.	10,001 - 15,000 GRT	0.42	14.28
3.	15,001 - 30,000 GRT	0.42	14.28
4.	30,001 - 60,000 GRT	0.42	14.28
5.	60,001 - 1,00,000 GRT	0.44	14.96
6.	1,00,001 GRT and above	0.49	16.66

### Notes:

- (1). The fee leviable for piloting-cum-towing of the vessels in and out of harbour as shown in the Schedule shall include services of pilots and tugs and other craft as may be required for inward, outward operations and one shifting at the request of users within the same terminal for each entry into the port.
- (2). The minimum charges under the schedule for each visit to the Port shall be US\$300 for Foreign-going vessels and Rs. 10197.60 for Coastal vessels.
- (3). Vessels requisitioning pilot's services for shifting from one berth to another shall be charged 20 per cent of the prescribed charges for the second and subsequent shifting in addition to the rates prescribed in the schedule.
- (4). Vessels requisitioning pilot's services for shifting to Nhava Jetty, Bombay Port Limits, Anchorage Berth or anywhere within the JNP limits, except mentioned in (iii) above, shall be charged 50 per cent of the prescribed charges for each shifting in addition to the rates prescribed in the schedule.
- (5). Pilotage-cum-Towage shall be charged 50% of the prescribed rates for inward and outward leg of the vessel depending upon the status of the vessel at each leg, i.e. either Foreign-going or Coastal.

(6). No charges shall be levied for shifting of a vessel for port convenience.

(i). "Port convenience" is defined to mean the following:

- (a). If a working cargo vessel at berth or /mooring is shifted / inberthed for undertaking hydrographic survey work or for allotting a berth for the dredger or for attending to repairs to berths, maintenance and such other similar works whereby shifting is necessitated, such shifting shall be considered "SHIFTING FOR PORT CONVENIENCE". The shifting made to reposition such shifted vessel is also considered as "SHIFTING FOR PORT CONVENIENCE".
- (b). If a working cargo vessel is shifted from berth to accommodate on ousting priority, vessels which are exempted from bearing shifting charges, such shifting shall be treated as "SHIFTING FOR PORT CONVENIENCE".
- (c). Whenever a vessel is shifted to accommodate another vessel which can not be berthed at other berths due to draft and LOA restrictions vessel is considered as "SHIFTING FOR PORT CONVENIENCE".
- (d). Whenever a vessel is shifted to accommodate another vessel having priority at the adjacent berth and unless that vessel shifts, another vessel can not be berthed at the adjacent berth due to length restrictions such shifting is also considered as "SHIFTING FOR PORT CONVENIENCE".
- (e). Whenever a vessel is shifted to accommodate another vessel carrying hazardous cargo which needs adjacent berth to be kept vacant for safety reasons is also considered as "SHIFTING FOR PORT CONVENIENCE".

(ii). Whenever a vessel is shifted from berth to accommodate another vessel on ousting priority, the vessel shifted is exempted from the payment of shifting charges since the same is paid by the vessel enjoying the ousting priority or the shifting is treated as for PORT CONVENIENCE when the priority vessel is exempted from payment of such charges. However, this benefit will not be applicable in the following cases:

- (a). Non-cargo vessel which in any case have to vacate the berth when cargo vessels arrive.
- (b). Vessels using the berth exclusively for overside loading/discharge.
- (c). Vessels which are idling at berth without doing any cargo handling operations.

#### B. COLD MOVE CHARGES:

Sl. No.	Description	Rate
(a).	In case the vessel has to be brought in and taken out as cold move.	Two times the normal rates.
(b).	In case the vessel has one way cold move with engines shut off and the other way normal move with engines running.	One and half times the normal rates.
(c).	Any shifting with cold move.	Twice the normal rates

**C. CANCELLATION CHARGES AND DETENTION CHARGES FOR PILOTS:**

Sl. No.	Description	Rate	
		Foreign-going Vessels (In US\$)	Coastal Vessels (In Rs.)
1.	Cancellation of requisition for the services of Pilot with less than four hours notice	100.00	3399.20
2.	Detention of Pilot for more than 30 minutes beyond the time for which the requisition is made		
	(a). For the 1 <sup>st</sup> hour	100.00	3399.20
	(b). For subsequent hour or part thereof	50.00	1699.60

**D. PILOTAGE FEE FOR VESSELS NOT REQUIRING TUG ASSISTANCE:**

Sl. No.	Description	Rate per GRT	
		Foreign-going Vessels (In US\$)	Coastal Vessels (In Rs.)
1.	Pilotage for Vessels not requiring tug assistance	0.14	4.76

**Note:** The minimum charges for each visit to the port shall be US\$ 200 in case of Foreign-going vessels and Rs. 6798.40 in case of Coastal vessels.

**2.3. SCHEDULE OF BERTH HIRE CHARGES:**

Sl. No.	Description	Rate per GRT per shift of 8 hours or part thereof	
		Foreign-going Vessels (In US\$)	Coastal Vessels (In Rs.)
1.	<b>For occupying JNPT Berth:</b>		
	(a). Container Berth	0.047	1.60
	(b). Bulk Berth (BB1 & BB2)	0.047	1.60
	(c). Multipurpose Berth (BB3 & BB4)	0.047	1.60
	(d). Landing Jetty	0.047	1.60
2.	<b>For occupying Anchorage Berth</b>	0.023	0.78

**2.4. SCHEDULE OF FRESH WATER CHARGES (for water supplied to vessels for their own use):**

Sl. No.	Description	Unit	Rate per metric tonne
1.	Foreign-going Vessel	US\$	4.00
2.	Coastal Vessel	Rs.	135.97
3.	ONGC Supply Vessels	Rs.	135.97

**Notes:**

- (1). A composite berth hire charge shall be levied, at the rate of US\$ 2.33 per shift of 8 hours or part thereof in respect of foreign-going boat/barge or a country craft and at the rate of Rs. 79.20 per shift of 8 hours or part thereof in respect of coastal boat/barge or a country craft occupying any of the JNPT berths or assisting in overside operation of a steamer berth alongside any of the berths or at anchorage for purposes of cargo operation or any other purpose.



- (2). A Composite berth hire charge shall be levied at the rate of Rs.200 per day or part thereof in respect of small (\*) crafts, passenger launches or country crafts, other than those hired by the JNPT, mooring at the landing jetty or any other berth.

\*(A small craft shall mean a vessel not more than 20 meters in length.)

- (3). (i). Vessels shall be permitted to occupy the berth after completion of cargo operation without attracting Penal berth hire charges for the periods mentioned below:-
- |  |         |
|--|---------|
| (a). Container/Car carrier vessels       | 2 Hours |
| (b). All other than vessels at (1) above | 6 Hours |
- (ii). Cargo operation in respect of the container vessel shall be considered complete after container lashings for which a period of 4 hours will be allowed after completion of loading.
- (iii). Cargo operation in respect of the export of Rice, Wheat and Direct Reduced Iron shall be considered complete after inerting/fumigation and survey. The time allowed for fumigation, inerting and survey shall be reckoned as 24 Hours after completion of loading operations.
- (iv). Cargo operation in respect of the export of Liquid Cargo shall be considered complete after pigging out/flushing out operations. The time for flushing out/pigging out shall be reckoned as 8 Hours after completion unloading where ships equipment is involved.
- (v). All the vessels shall commence cargo operations within the time schedule specified below from the time the ship is brought along side the berth failing which penal berth hire charges shall be levied as prescribed in (viii) below.
- |                          |         |
|--------------------------|---------|
| (a). Bulk/Tanker Vessels | 4 Hours |
| (b). All other Vessels   | 1 Hour  |
- (vi). Vessels idling the Port's Cargo operation facilities due to not being ready to work even though the port is ready for its operation shall attract penal berth hire charges as prescribed in Note (viii) below. For the purpose of levy of penal berth hire charges, idling shall mean suspension/stoppage for any reason of cargo handling operation continuously for more than two hours.
- (vii). Vessels carrying liquid cargo like Furnace oil, Carbon Black Feed Stock (CBFS) and Bright stock, viscous grades of lube oil, must have adequate heating arrangements on board the vessel to ensure and maintain the following average discharges rates for effective working of 20 hours per day.
- |                              |                 |
|------------------------------|-----------------|
| (a). Furnace oil             | 400 MT per hour |
| (b). Carbon Black Feed Stock | 300 MT per hour |
| (c). Bright Stock            | 40 MT per hour  |

In case it is observed that the vessel taken to berth does not have proper heating arrangements in working condition and the discharge rate is less than the above specified rates, the JNPT reserves the right to pull the vessel out at the cost and risk of the vessel agent in case any other vessel is waiting for berthing or to charge the penal berth hire mentioned at (viii) below, if the vessel is permitted to continue discharge.

- (viii). Penal berth hire charges shall be levied as follows in addition to berth hire charges beyond the prescribed hours mentioned above:

Sl. No.	Description	Rate per GRT	
		Foreign-going Vessels (In US\$)	Coastal Vessels (In Rs.)
1.	Upto 6 hours	0.06	2.04
2.	above 6 hours but upto 12 hours	0.18	6.12
3.	above 12 hours but upto 18 hours	0.36	12.24
4.	above 18 hours per day or part of thereof	0.48	16.32

- (ix). Penal berth hire charges mentioned above shall not be leviable if the idling of vessel is attributable to the port or to adverse tidal conditions or bad weather and rain resulting in stoppage of operation.
- (x). If the berth is not immediately required, the port at its discretion, may allow a vessel to occupy berth after completion of cargo operation till such time as declared by the Port without attracting the berth hire. In this case normal berth hire charges shall be levied.
- (4). (a). There shall be a time limit beyond which berth hire shall not apply, berth hire shall stop 4 hours after the time of vessel signalling its readiness to sail.
- (b). There shall be a " Penal berth hire " equal to one day's berth hire charge for a false signal.
- (c). The Master/Agent of the vessel shall signal readiness to sail only in accordance with favourable tidal and weather conditions.
- (d). The time limit of 4 hours prescribed for cessation of berth hire shall exclude the ship's waiting period for want of favourable tidal conditions.
- (5). The period of 8-hours for levy of berth hire shall be reckoned from the time the vessel occupies berth/jetty/anchorage berths. The berth hire charges are composite charges inclusive of work beyond normal shift hours including Sundays and holidays.
- (6). For priority berthing, fees equivalent to berth hire charges for a single day or 75% of the berth hire charges for the period of stay, whichever is higher, shall be levied extra.
- (7). For Ousting priority, fees equivalent to 100% of the normal Berth hire charges for actual period of stay shall be levied extra.
- (8). The fees for according 'priority/ousting priority' realised in advance alongwith the requisition for priority/ousting priority shall be refunded if berthing is allowed only in the normal course of the vessel's arrival turn.
- (9). The berth hire for the period in which the status of the vessel changes shall be charged on the basis of the status of the vessel at the beginning of the relevant of 8 hours.

**CHAPTER – III****CHARGES FOR SERVICES RENDERED TO CONTAINERS AND CONTAINERISED CARGO****3.1. GENERAL TERMS AND CONDITIONS:**

- (i). Containers less than and upto 20 feet in length will be reckoned as one TEU for the purpose of Tariff.
- (ii). All charges for containers more than 20' in length and upto 40' in length will be 150 per cent of the applicable charges prescribed in clause 3.3.1.
- (iii). Handling charges for container more than 40' length and upto 45' in length will be 200 per cent of the applicable charges prescribed in clause 3.3.1.
- (iv). Containers other than that of standard size requiring special devices or slings for handling will be charged twice the applicable charges under clause 3.3.1. Such a containers will also include damage containers and any other types requiring special devices.

**3.3.1. CHARGES FOR HANDLING AND MOVEMENT OF CONTAINERS:**

The following consolidated charges for handling and movement of container shall be payable by the Shipping Lines or Agents of vessels or cargo agents for services rendered in respect of containers and containerised cargo passing through the port

**A. NORMAL CONTAINERS:**

Sl. No.	Description	Rate per TEU (In Rs.)	
		Loaded	Empty
1.	From Ship to Container yard or vice versa	2600.00	2100.00
2.	From container yard to container Freight Station or vice versa	925.00	925.00
3.	From Container Yard to Railway flat or vice versa (ICD Container Rail only)	1300.00	1300.00
4.	From Container Yard to Truck or vice versa (direct delivery and export intake).	400.00	400.00

**B. REEFER CONTAINES:**

Sl. No.	Description	Rate per TEU (In Rs.)	
		Loaded	Empty
1.	From Ship to Container yard or vice versa	2600.00	2100.00
2.	From container yard to container Freight Station or vice versa	925.00	925.00
3.	From Container Yard to Railway flat or vice versa (ICD Container Rail only)	1300.00	1300.00
4.	From Container Yard to Truck or vice versa (direct delivery and export intake).	400.00	400.00

**C. HAZARDOUS CONTAINERS:**

Sl. No.	Description	Rate per TEU (in Rs.)	
		Loaded	Empty
1.	From Ship to Container yard or vice versa	3000.00	-
2.	From container yard to container Freight Station or vice versa	1000.00	-
3.	From Container Yard to Railway flat or vice versa (ICD Container Rail only)	1500.00	-
4.	From Container Yard to Truck or vice versa (direct delivery and export intake).	500.00	-

**D. TRANSHIPMENT CONTAINERS:**

Sl. No.	Description	Rate per TEU (in Rs.)	
		Loaded	Empty
1.	1 – 3000 TEUs	3000.00	2600.00
2.	3001 – 6000 TEUs	2800.00	2400.00
3.	6001 – 9000 TEUs	2600.00	2200.00
4.	Thereafter	2400.00	2000.00

**Notes:**

- (1). Rate is based on total TEUs brought by the Shipping Lines or agents in the same financial year.
- (2). A container originally declared as transshipment container, subsequently moved by rail or road will lose the identity as transshipment container and shall be treated as normal import container and prescribed charges as applicable shall be payable.

**E. OVER DIMENSIONAL CARGO CONTAINER:**

Sl. No.	Description	Rate per TEU (in Rs.)	
		Loaded	Empty
1.	From Ship to Container yard or vice versa	5200.00	4200.00
2.	From container yard to container Freight Station or vice versa	1850.00	1850.00
3.	From Container Yard to Railway flat or vice versa (ICD Container Rail only)	2600.00	2600.00
4.	From Container Yard to Truck or vice versa (direct delivery and export intake).	800.00	800.00

**F. SHUTOUT CONTAINERS:**

Sl. No.	Description	Rate per TEU	
		Foreign-going vessels	Coastal vessels
1.	Shutout Charges	\$ 41.19	Rs. 2000.00
2.	Transportation of shutout container from any place in the Port to quay and back to the designated area irrespective of location inside the terminal.	Rs. 1500.00	Rs. 1500.00

**G. REEFER MONITORING AND CONNECTION:**

Sl. No.	Description	Rate per TEU (In Rs.)			
		Foreign-going vessels (in US\$)		Coastal vessels (in Rs.)	
		Loaded	Empty	Loaded	Empty
1.	Additional charges per 8 hours or part thereof for electricity consumption and monitoring of reefer containers	8.24	8.24	400.00	400.00

**Note:** Additional electricity charge at the prescribed rates will be applicable in case of Reefer Restow Containers also.

**H. OTHER SERVICES RENDERED:**

Sl. No.	Description	Rate per TEU (In Rs.)	
		Loaded	Empty
1.	Shifting of containers from one yard to another yard within the terminal for customs inspection or any other purpose and subsequent loading of containers for Delivery.	1700.00	1700.00
2.	Additional service charges for stacking containers in designated yard for custom examination or for any other purpose by prior arrangement.	200.00	200.00

**Note:** The consolidated charges as above include the following elements, viz. stevedoring, use of Gantry crane, use of transfer crane, wharfage on tare weight of containers, wharfage on containerized cargo, transportation and contribution towards railway infrastructure.

**3.3.2. REBATES:**

With the prior permission of JNPT authorities, rebates as follows shall be applicable to port users for carrying out various operations with their own arrangements when the JNPT equipments are out of order or not available because they are hired to other user or for any other reason.

Sl. No.	Description	Rate per TEU (In Rs.)	
		Loaded	Empty
1.	If the ship's gears are used for loading/unloading containers from ship to shore or vice versa - Upto 20' in length - Over 20' in length	600.00 800.00	600.00 800.00
2.	If the Port user employs his own Tractor Trailer (T.T.) for transporting containers from Quay to container yard or Container yard to quay - Upto 20' in length - Over 20' in length	300.00 450.00	300.00 450.00
3.	If the user brings his own equipment for lifting containers from container yard to truck and vice versa. - Upto 20' in length - Over 20' in length	250.00 375.00	250.00 375.00

4. If the Port user provides lashing/unlashing gang for lashing operations of containers, then a rebate of Rs. 30 per container in handling charges shall be allowed. The rebate shall be limited to the number of containers actually lashed.
5. Any vessel performing more than 1,000 TEUs in a single call, shall qualify for a rebate amounting to the following percentage of the total handling charges applicable for the vessel:
 

- More than 1000 TEUs but upto 1200	2 percent
- More than 1200 TEUs but upto 1500	3 percent
- More than 1500 TEUs but upto 1800	4 percent
- More than 1800 TEUs but upto 2200	5 percent
- More than 2200 TEUs but upto 2600	6 percent
- More than 2600 TEUs	7 percent
6. No rebate will be admissible for back to town containers handled by private equipments.

### 3.3.3. DWELL TIME CHARGES FOR CONTAINER, STORED IN THE PORT PREMISES:

Sl. No.	Particulars	Rate per container per day or part thereof (In US \$)	
		Upto 20' in length	Over 20' to upto 40' in length
1.	<b>Non-ICD Import &amp; export - loaded</b> First 3 days 4-15 days 16-30 days Thereafter	Free 3.25 6.50 13.00	Free 6.50 13.00 26.00
2.	<b>Non ICD Import &amp; export - empty</b> First 3 days 4-15 days 16-30 days Thereafter	Free 2.86 5.72 11.44	Free 5.72 11.44 22.88
3.	<b>ICD Import &amp; export - loaded - moved by road</b> First 7 days 8-15 days 16-30 days Thereafter	Free 3.25 6.50 13.00	Free 6.50 13.00 26.00
4.	<b>ICD Import &amp; export - empty - moved by road</b> First 3 days 4-15 days 16-30 days Thereafter	Free 3.25 6.50 13.00	Free 6.50 13.00 26.00
5.	<b>ICD Import &amp; Export -loaded or empty - moved by Rail</b> First 15 days 16-30 days 31-45 days Thereafter	Free 2.86 5.72 11.44	Free 5.72 11.44 22.88
6.	<b>Transshipment - loaded</b> First 30 days 31-45 days Thereafter	Free 3.25 6.50	Free 6.50 13.00

Sl. No.	Particulars	Rate per container per day or part thereof (In US \$)	
		Upto 20' in length	Over 20' to upto 40' in length
7.	<b>Transshipment - empty</b>		
	First 15 days	Free	Free
	16-30 days	3.25	3.25
	31-45 days	6.50	13.00
	Thereafter	13.00	26.00
8.	<b>Shutout – loaded &amp; empty</b>		
	1-15 days	3.25	6.50
	16-30 days	6.50	13.00
	Thereafter	13.00	26.00
9.	<b>Back to Town - loaded &amp; empty</b>		
	First 3 days	Free	Free
	4-15 days	3.25	6.50
	16-30 days	6.50	13.00
	Thereafter	13.00	26.00

**Notes:**

- (1). The total storage period for a container shall be reckoned from the day following the day of landing upto the day of shipment/delivery/date of removal of the container and includes Sundays and Holidays.
- (2). Transshipment containers subsequently changing the mode of dispatch locally or to the container freight station for destuffing/stuffing shall lose the concessional dwell time as prescribed in Item (4) above. Dwell time charges for such containers shall be recovered at par with import containers as prescribed in item No. 1 or 2 as applicable.
- (3). Transshipment containers subsequently changing the mode of dispatch by rail to ICD shall be treated as other ICD containers for the purpose of levy of Dwell time charges fees and shall be charged at the rates in item (4) above. In such cases additional shifting charge will be applicable for movement of container from container yard to ICD yard.
- (4). Normal import containers subsequently changing the mode of dispatch by rail to ICD will enjoy the free period applicable to normal import container only. In such cases additional shifting charges will be applicable for movement of container from container yard to ICD yard.
- (5). The total storage period for a shutout container shall be calculated from the day following the day when the container has become shutout till the day of Shipment/delivery.
- (6). Over high and over dimensional containers shall attract thrice the normal applicable charges.
- (7). Reefer and hazardous containers shall attract 1.5 times the normal applicable charges.
- (8). In case of stuffing the containers inside the port, the dwell time charges will be applicable as follows:
  - (i). Prior to stuffing, dwell time charges as applicable to empty containers will be charged.
  - (ii). Free period and dwell time charges as applicable to loaded export containers will be charged from the day following the day of completion of stuffing and intimation to Port.
- (9). In the case of auction containers, after the auction is over, the empty containers will attract the dwell time charges as empty containers from the following day the destuffing is completed.

- (10). The storage charges on abandoned FCL containers/shipper owned containers shall be levied upto the date of receipt of intimation of abandonment in writing or 75 days from the day of landing of the container, whichever is earlier subject to the following condition:
- (i). The consignee can issue a letter of abandonment at any time.
  - (ii). If the consignee chooses not to issue such letter of abandonment, the container Agent/MLO can also issue abandonment letter subject to the condition that,
    - (a). the Line shall resume custody of container along with cargo and either take back it or remove it from the port premises; and
    - (b). the line shall pay all port charges accrued on the cargo and container before resuming custody of the container.
  - (iii). The container Agent /MLO shall observe the necessary formalities and bear the cost of transportation and destuffing. In case of their failure to take such action within the stipulated period, the storage charge on container shall be continued to be levied till such time all necessary actions are taken by the shipping lines for destuffing the cargo.
  - (iv). Where the container is seized/confiscated by the Custom Authorities and the same cannot be destuffed within the prescribed time limit of 75 days, the storage charges will cease to apply from the day the Custom order release of the cargo subject to lines observing the necessary formalities and bearing the cost of transportation and destuffing. Otherwise, seized/confiscated containers should be removed by the line/consignee from the port premises to the Customs bonded area and in that case the storage charge shall cease to apply from the day of such removal.

### 3.3.4. CHARGES FOR MISCELLANEOUS SERVICES RENDERED TO THE CONTAINER VESSELS:

#### HATCH COVER CHARGES

##### A. OPENING OF HATCH COVER AND REPLACING IT:

Description	Rate per Hatch Cover	
	Foreign-going vessels (In US \$)	Coastal vessels (In Rs.)
When placing it on the quay	61.78	3000.00
Without placing it on the quay	24.71	1200.00

**Note:** If only one operation is carried out, half of the hatch cover handling charges as above shall be levied.

##### B. SHIFTING OF CONTAINERS FROM ONE HATCH TO ANOTHER HATCH OR WITHIN THE SAME HATCH:

Description	Rate per TEU (In US \$)			
	Foreign-going vessels (In US\$)		Coastal vessels (In Rs.)	
	Loaded	Empty	Loaded	Empty
(a). Hatch to hatch shifting (involving 1 move only)	20.59	20.59	1000.00	1000.00
(b). Other than (a) mentioned above	82.37	82.37	4000.00	4000.00



**3.3.5. STORAGE CHARGES ON UNCLEARED GOODES:**

Dwell time charges to be levied in respect of cargo which are sold in accordance with Sections 61 and 62 of Major Port Trusts Act, 1963 –

Description	Rate per metric tonne per day (In Rs.)
Storage of cargo in covered space destuffed from the long standing containers in case the original consignee comes forward to take delivery of cargo	30.00
Warehouse rental charges from 6 <sup>th</sup> day till 20 <sup>th</sup> day (both days inclusive) after the date of confirmation of sale of the uncleared cargo. First 5 working days are free.	90.00
Warehouse rental charges from 21 <sup>st</sup> day onwards after the date of confirmation of sale of the uncleared cargo.	120.00

**3.3.6. PROCEDURE AND CHARGES FOR INTER TERMINAL TRANSFER OF TRANSHIPMENT OF CONTAINERS BETWEEN THE JNPT AND THE NSICT****A. PROCEDURE FOR HANDLING TRANSHIPMENT (TP) CONTAINERS:**

- (i). TP Containers discharged at the JNPT and bound to be loaded at the NSICT will be transported by the JNP TTs; and, the JNP RTGCs will discharge these containers in the NSICT yard of 4G.
- (ii). Similarly, TP Containers discharged at the NSICT and bound to be loaded at the JNPT will be discharged by the NSICT by using its RTGCs and TTs in CY31 of the JNPT.

**B. CHARGES FOR HANDLING TP CONTAINERS:**

- (i). If a container is discharged by the JNPT and loaded by the NSICT at its terminal, the charges will be as under:

50% of transshipment container handling charges as per the JNPT Scale of Rates will be charges to the Line by the JNPT.

For the same container the NSICT will charge 50% of the transshipment container handling charges as per its Scale of Rates; and, in addition, also levy a charge of Rs. 1428/- (for 20') and Rs. 2142/- (for 40') towards inter-terminal transfer.

- (ii). If a container is discharged by the NSICT and loaded by the JNPT at its terminal, the charges will be as under:

The NSICT will charge 50% of transshipment container handling charges to the Line as per its Scale of Rates.

For the same container the JNPT will charge 50% of TP handling charges as per its Scale of Rates; and, in addition, also levy a charge of Rs. 1300/- (for 20') and Rs. 1950/- (for 40') towards inter-terminal transfer.

## CHAPTER - IV

## CHARGES FOR DRY BULK CARGO

## 4.1. WHARFAGE AND HANDLING CHARGES:

Sl. No.	Description of cargo	Wharfage	Handling
		Rate per metric tonne (In Rs.)	
1.	Finished Fertilizers (DAP, MOP, Urea KCL, NPK etc.)	70.00	185.00
2.	Fertilizer raw material (Rock, phosphate, Sulphur etc.)	50.00	155.00
3.	Foodgrains (Wheat, Rice, Maize, Chick Peas etc.)	35.00	220.00

The volume discounts for handling finished fertiliser and fertiliser raw material discharged using the bulk cargo handling system will be as detailed below:

- (i). A discount of 10% on the handling and wharfage charges will be given on the first 50,000 MT.
- (ii). Another 10% rebate on the rate allowed for the first 50,000 MT on the volume in excess of 50,000 MT.
- (iii). When the total volume of imports exceed 1,00,000 MT, refund shall be calculated by charging the rate leviable for quantities in excess of 50,000 MT even for the first 50,000 MT quantity.
- (iv). The actual handling and wharfage charges leviable on different quantities of fertilisers and fertilisers raw material will be as given below:

Total quantity handled		Total charges (Handling & Wharfage) applicable
(i).	Quantity of fertilisers upto 50,000 MT	Rs.229.50 per MT
(ii).	Quantity of fertilisers in excess of 50,000 MT	Rs.206.56 per MT on the remaining quantity
(iii).	Quantity of fertilisers handled crossing 1,00,000 MT	Rs.206.56 per MT on the entire quantity
(iv).	Quantity of fertiliser raw materials in excess of 50,000 MT	Rs.184.50 MT
(v).	Quantity of fertiliser raw material in excess of 50,000 MT	Rs.166.05 per MT for the remaining quantity
(vi).	Quantity of fertiliser raw material handled crossing 1,00,000 MT	Rs 166.05 per MT on the entire quantity handled

**Notes:**

- (1). Charges under this section will be based on quantity manifested.
- (2). In respect of vessels carrying on overside operation of loading and unloading of cargo without involving usage of berths, wharfage charges at the rate of 75 per cent of the applicable rate shall be levied.
- (3). In respect of vessels carrying on loading and unloading operation of cargo at anchorage berth, wharfage charges at the rate of 50 per cent of the applicable rate shall be charged.

- (4). Cargo said to have been discharged can be assessed only after completion of dispatch. If cargo discharged is found to be in excess of the manifested quantity, the consignee shall file additional manifest and pay wharfage/handling charges accordingly.
- (5). The handling charges cover all operation of the import cycle from the stage of receiving the cargo from the vessel by mechanized system upto the delivery point. The mechanized handling system comprises of Grab and Continuous unloaders, Integrated Conveyor system and other sophisticated handling equipments.
- (6). The material to be handled must be free flowing in nature. The port reserves the right to refuse to handling of cargo in case the same is found weather affected, caked and hardened and hence not suitable for mechanical discharge.
- (7). In case of caked and hardened cargo it will be the responsibility of the importer/ship owner to loosen the cargo by deploying suitable equipment or manpower as the case may be.
- (8). If the mechanical handling plant goes out of order due to choking or coggling of the equipment and system, arising out of wet or bad quality of cargo, the cost of putting the plant back into operation will be recovered from the Importer, Owner or Agent of the vessel, whose cargo is being handled, by mechanical handling system.
- (9). The quantity said to have been discharged will be delivered in full. The JNPT will not be held responsible for any vessel shortage as may be revealed on completion of the delivery.
- (10). JNPT will not be held responsible for any delay in completion of vessel discharge operation due to unforeseen break-downs of the plant or any other force majeure causes beyond the control of the Port. However, for such periods of stoppage of operations, no berth hire shall be levied.
- (11). In case of exigencies, JNPT will carry out manual discharge operation with approved stevedores at no extra cost to the importer.
- (12). Clearing and Forwarding agents shall submit Delivery Order and custom clearance before effective delivery of cargo.

#### 4.2. BAGGING CHARGES:

Sl. No.	Description of cargo	Rate in metric tonne (In Rs.)	
		50 Kg. bags	100 Kg. bags
1	Finished Fertilisers and Foodgrains	100.00	120.00

#### Notes:

- (1). Bagging charges shall comprises of reclaiming the cargo from bulk storage shed, conveying the reclaimed bulk cargo to the bagging bins, standardisation, bagging and stitching and conveying the bagged cargo upto the wagon loading platform.
- (2). Stacking of bagged cargo on the wagon loading platform and subsequent loading to the wagons will be the responsibility of consignee who avails the mechanical bagging facility.
- (3). The bagging charges shall be paid in advance and the amount will be adjusted against the actual quantity bagged and transported by the mechanized system.
- (4). The Port does not guarantee the quantity of cargo to be bagged by the mechanized system. Hence the importer must organize simultaneous manual bagging through the Clearing and Forwarding

Agents or any other stevedores to ensure speedy dispatch and clearance of cargo within the free period.

- (5). Port will not be held responsible for any loss of cargo due to poor quality of bags or threads thus supplied by the consignee. However Port will take all reasonable care to minimise such losses.
- (6). Bags of suitable quality and size duly stenciled and stitching threads shall be supplied by the importer in planned and phased manner to maintain continuity of mechanized bagging operation.
- (7). All cargo manually bagged will attract an additional service charges at the rate of Rs.10 per metric tonne.

#### 4.3. DWELL TIME CHARGES FOR STORAGE IN THE PORT PREMISES:

Sl. No.	Description	Rate per metric tonne per day or part thereof (In Rs.)
1.	First 12 days following the day of completion of vessel discharge for vessels carrying less than 35000 MT as per manifest.	Nil
2.	First 14 days following the day of completion of vessel discharge for vessels carrying 35000 MT and above as per manifest.	Nil
3.	For next 5 days	15.00
4.	For next 10 days	25.00
5.	For next 30 days	40.00
6.	Thereafter	60.00

#### Notes:

- (1). Dwell time charges leviable under this section shall be levied on the actual quantity delivered.
- (2). All charges shall be paid in advance before taking delivery of the cargo.
- (3). A day comprises of 3 shifts commencing at 0700 Hrs. and ending at 0700 Hrs. of next day.

### CHAPTER - V

#### CHARGES FOR OTHER DRY BULK AND GENERAL CARGO

##### 5.1. WHARFAGE:

Sl. No.	Classification	Rate per metric tonne (In Rs.)
1.	Cereals/Pulses/Oilseeds	32.50
2.	Foodgrains	32.50
3.	Oil Cakes	32.50
4.	Sugar	37.50
5.	Salt	32.50
6.	Pig Iron	97.50
7.	Steel and Metal Scrap	65.00
8.	Steel Pipes	
	a) Length less than 12 mtrs.	117.50
	b) Length 12 metres or more	135.00
9.	Steel Coils	107.50
10.	Iron Ore Pellets	57.50
11.	Iron Ore fines and lumps	37.50
12.	Bauxite	50.00

13.	Direct Reduced Iron/Hot Briquette iron	57.50
14.	Sized coal having not more than 10 mm dia-meter	37.50
15.	Asbestos	75.00
16.	Arms and ammunition	125.00
17.	Over dimensional Cargo	625.00
18.	Break Bulk	107.50
19.	Machinery parts	107.50
20.	Limestone	55.00
21.	Cement	
	– upto 5.0 lacs tonnes per annum	42.50
	– above 5.0 lacs tonnes per annum	38.25
22.	Cement Clinker	42.50
23.	Wood pulp	42.50
24.	Paper rolls	42.50
25.	Timber/Wood/Bamboo	75.00
	Per Cum	65.00
26.	Steel Slab	135.00
27.	Unenumerated Items	135.00
28.	Cargo abandoned/excess landed/confiscated by customs, uncleared/condemned by Port Health Authority and ultimately destroyed by JNPT/salvaged.	50.00

## 5.2. HANDLING CHARGES (WITH GRAB UNLOADER):

Handling charges for steel coils and General Cargo with Grab unloader shall be Rs.50/- per Metric Tonne.

### Notes:

- (1). Package exceeding dimensions of 6 mts. X 2.5 mts. X 2.5 mts. or 3 MT in weight shall be charged at rates applicable to Over Dimensional cargo.
- (2). Definition of Over Dimensional cargo shall not apply to steel pipes/coils slabs.
- (3). Wharfage charges on Timber/Wood/Bamboo shall be based on per metric tonne or per cubic meter, whichever is beneficial to the Port.
- (4). In respect of vessels carrying on overside operation of loading and unloading of cargo without involving usage of berths, wharfage charges at the rate of 75 per cent of applicable rate shall be levied.
- (5). In respect of vessels carrying on loading and unloading of operation of cargo at the anchorage berth, wharfage charges at the rate of 50 per cent of applicable rate shall be charged.
- (6). Any cargo temporally unloaded from a vessel on the jetty and reshipped back into the same vessel during the same voyage, will be liable to pay the import as well as export wharfage charges as may be applicable depending on the type of cargo.
- (7). Items of goods free of Wharfage:
  - (i). Bonafide passengers' baggage and seamen's baggage and personal effect accompanying them.
  - (ii). Postal articles/mail bags, manifested or unmanifested.
  - (iii). Ships stores and provisions for crew for consumption during voyage other than bunkering oil.

**5.3. DWELL TIME CHARGES:**

Dwell time charges per day for items specified in clause 5.1 shall be levied at the rates given below:

Sl. No.	Item	Rate per metric tonne per day or part thereof (in Rs.)
1.	<b>Import</b>	
	1-7 days	Nil
	8-14 days	8.00
	15 - 21 days	16.00
	Thereafter	32.00
2.	<b>Export</b>	
	1 - 15 days	Nil
	Thereafter	8.00

**Notes:**

- (1). In case of import, dwell time shall be calculated from the day following the day the vessel discharge is completed.
- (2). In case of export, dwell time shall be calculated from the day following the day of receipt of cargo in JNPT.
- (3). The export cargo which could neither be exported/nor found suitable for export shall be taken back to town by the consignor on payment of dwell time charges. A free period of 3 days will be allowed for such cargo from the day following the day of entry in JNPT and thereafter the dwell time charges shall be levied at the rate of Rs.8 per metric tonne per day or part thereof.

**5.4. WEIGHING CHARGES:**

- (1). The charges for using weigh bridge facility by the users for any cargo shall be Rs.2 per MT.

**5.5. STORAGE CHARGES ON EXPORT CARGO STORED IN COVERED SHEDS AT THE BULK TERMINAL:**

- (i). Storage charges for export cargo will be Rs.312.50 per 10 sq. meters or part thereof per week or part thereof.
- (ii). In case the reservation of space is for 400 sq. meters and above, the storage charges will be Rs.250/- per 10 sq. meter or part thereof per week or part thereof.
- (iii).
  - (a). The reservation of space will be for a minimum period of 4 weeks on payment of storage charges in advance.
  - (b). The allottee will be eligible for extension of the allotment subject to the condition that storage charges will be paid in advance.
  - (c). In the case of areas allotted for a period longer than 4 weeks, the allottee shall give at least 4 weeks' notice to withdraw his reservation.
- (iv). For the purpose of this charge, 'week' shall mean seven consecutive calendar days.

## CHAPTER - VI

## CHARGES FOR LIQUID CARGO

## 6.1. WHARFAGE CHARGES:

Sl. No.	Classification	Rate per metric tonne (In Rs.)
1.	Phosphoric Acid/Acetic Acid/ Other Acids	85.00
2.	Class 'A' Chemicals (including Naptha)	67.50
3.	Class 'B' and 'C' Chemicals	85.00
4.	Molasses	35.00
5.	POL and POL Products (a). Crude Oil (b). Kerosene/Light diesel oil (c). All other POL products	37.50 27.50 42.50
6.	Mono Ethyl Glycol (M.E.G.)	85.00
7.	Edible Oil	45.00
8.	Unenumerated liquids/Chemicals	105.00

## Notes:

- (1). Class 'A' chemicals are those, which have 'flash point' below 23°C. Class 'B' chemicals are those which have flash point within the range of 23°C to 65°C. Class 'C' chemicals are those which have flash point 65°C and above.
- (2). JNPT will provide only wharf facilities. Pumping in/out through pipelines shall be arranged by importers/exporters through tank farm operators registered with the JNPT.
- (3). Handling of liquid bulk cargo will normally be permitted through pipelines only.
- (4). In addition to the wharfage charges, a special charge of Rs.15/- per Metric Tonne shall be paid for import/export of class 'A' chemicals (including Naptha) when handled at BB3 and BB4 berths when adjacent berth is required to be kept vacant.

## CHAPTER - VII

## CHARGES ON MOTOR VEHICLES OR ANY OTHER EQUIPMENTS PASSING THROUGH THE PORT

## 7.1. STEVEDORING CHARGES:

Sl. No.	Item	Rate per vehicle/equipment (In Rs.)
1.	Import/Export	35.00
2.	Transshipment	40.00

## 7.2. WHARFAGE CHARGES:

Sl. No.	Item	Rate as a % of the following
1.	Import	0.50 of the CIF Value
2.	Export	0.50 of the FOB Value
3.	Transshipment	0.65 of the CIF/FOB Value

**7.3. DWELL TIME CHARGES:****A. IMPORT/EXPORT/TRANSHIPMENT:**

Sl. No.	Days	Gross weight of the motor vehicle/equipment in MT			
		<1.0	>= 1.0 <= 5.0	>= 5.0 <= 10.0	>= 10.0
		Rate per day/per vehicle or equipment			
1.	1-15 days	Free	Free	Free	Free
2.	16-30 days	25.00	50.00	100.00	200.00
3.	Thereafter	50.00	100.00	200.00	400.00

**B. BACK TO TOWN:**

Sl. No.	Days	Gross weight of the motor vehicle/equipment in MT			
		<1.0	>= 1.0 <= 5.0	>= 5.0 <= 10.0	>= 10.0
		Rate per day/per vehicle or equipment			
1.	0-3 days	Free	Free	Free	Free
2.	4-14 days	25.00	50.00	100.00	200.00
3.	15-21 days	50.00	100.00	200.00	400.00
4.	Thereafter	100.00	200.00	400.00	800.00

**Notes:**

- (1). The Dwell time charges shall be levied for storage inside the Port other than the area leased out for the purposes of storage of cars.
- (2). Dwell time for import/transhipment of motor vehicles shall be calculated from the day following the last day of landing.
- (3). Dwell time for export/back to town of motor vehicles shall be calculated from the day following the day of receipt in the JNPT.
- (4). The port user will have to pay an amount equivalent of 0.5% of FOB/CIF value as the case may be in addition to the wharfage charges as mentioned above if the ports equipment is used for loading/unloading of motor vehicles.
- (5). Any vehicle meant for export taken back to town for any reason is termed as back to town vehicle and will be subject to dwell time as given in above schedule.
- (6). Shut out charges for not loading on the vessel for which the vehicle/equipment is brought in is Rs.50 per vehicle/equipment.

**7.4. RECOVERY CHARGES FOR USE OF SPECIALIZED INFRASTRUCTURE FOR RECEIVING AND HANDLING VEHICLES ARRIVING BY TRAIN:**

Sl. No.	Description	Rate per vehicle (In Rs.)
1.	Motor Vehicles of less than 16.5 HP	195.00
2.	Motor Vehicle of Rs.16.5 HP or above	290.00



## CHAPTER - VIII

## MISCELLANEOUS CHARGES

## 8.1. LICENCE FEE FOR PASSENGER LAUNCHES AND CARGO LIGHTERS:

Licence Fees at the rate of Rs.200 per annum will be charged for passenger launches/boats, mechanically propelled harbour crafts, cargo lighters, mechanically propelled deep sea trawlers, dump barges and other small crafts excluding non-mechanically propelled fishing boats, plying within the port limits of Jawaharlal Nehru Port, Licence will be issued subject to fulfillment of the following conditions:

- (i). The applicant should be in possession of a valid passenger boat's survey certificate issued by the MMD under the relevant provision of Indian Vessel Act.
- (ii). The launches/boats must be manned as per statutory requirement specified.

## 8.2. WHARFAGE ON BUNKERING OIL SUPPLIED TO VESSELS:

Sl. No.	Item	Rate per metric tone (In Rs.)
1.	Wharfage on bunkering oil supplied to vessels	25.00

## 8.3. PENALTY CHARGE FOR CANCELLATION OF VIA ISSUED EARLIER:

Sl. No.	Item	Rate per occasion per VIA (In Rs.)
1.	Penalty charges for cancellation VIA issued earlier	1000.00

## 8.4. HIRE CHARGES FOR FLOATING CRAFT:

Sl. No.	Name of the Craft	Rate per hour or part thereof (In Rs.)
1.	Tugs	10000.00
2.	Pilot Launches	1500.00
3.	Survey Launch	3000.00
4.	Mooring Launch	800.00
5.	M.L. Shevali/Apporva	1500.00

## Notes:

- (1). Hire charges for floating craft shall be paid for a minimum of four hours.

## 8.5. MANPOWER HIRING CHARGES:

Sl. No.	Classification	Rate per person per hour (In Rs.)
1.	Managerial	100.00
2.	Others	75.00

## Notes:

- (1). Manpower hiring charges shall be paid for a minimum of 4 hours.
- (2). The liability of personnel risk and compensation under any statute in force has to be borne separately by the party requisitioning services of the JNPT personnel.

## CHAPTER - IX

## ESTATE RELATED CHARGES

## 9.1. ESTATE RENTALS:

Sl. No.	Item	Rate per sq. mtr. or part thereof per month or part thereof (In Rs.)
1.	License Fee for office accommodation allotted agencies, to commercial agencies banks, Government anywhere in the port except the old building of JNPT and Township area	166.38
2.	License Fee for office accommodation allotted to various agencies in the old buildings of JNPT.	85.00
3.	License Fee for open space allotted to: (A). All lessees other than Government Dept. (a). <b>Developed Space:</b> (i). Inside Port area (ii). Outside Port area  (b). <b>Undeveloped Space:</b> (i). Inside Port area (ii). Outside Port area for construction and maintenance of warehouses (iii). Outside Port area for any purpose above in Section 1-3(A) (b) (ii) (B). Government Departments (a). <b>Developed Space</b> (i). Inside Port area (ii). Outside Port area (b). <b>Undeveloped Space</b> (i). Inside Port area (ii). Outside Port area	16.00 14.00  14.00 7.00 25.00  8.00 7.00 7.00 8.00
4.	Rent for residential Accommodation allotted in Port Township to  (a). Employee of other Government agencies and Public Sector undertakings: (i). 'A' Type (ii). 'B' Type (iii). 'C' Type  (b). Employee of other than 'a' mentioned above (i). 'A' Type (ii). 'B' Type (iii). 'C' Type	Per flat per month or part thereof  1300.00 2000.00 2600.00  2800.00 3700.00 4800.00

**Notes:**

- (1). The term "Government Department" excludes all "Public Sector Undertakings" and "Corporations" formed under any Central or State Government Acts"
- (2). The cost of water and electricity consumed by the occupant will be charged extra.
- (3). The rate of license fee mentioned at item 1 above are as prescribed in the Scale of Rates notified on 19 March 1997 and shall be increased by 5 percent every year as per the existing terms and conditions.
- (4). The rate of license fees mentioned at items 2 & 3 above are as prescribed in the Scale of Rates notified on 19 March 1997 and shall be increased by 5 per cent every year as per the existing terms and conditions.
- (5). The JNPT shall have an option to re-fix the base of lease every five years.

**9.2. WATER CHARGES:**

Sl. No.	Item	Unit	Rate
1.	Water Charges from occupants of quarters (except JNPT and CISF employees, shops and other buildings in township and building in the port premises except port users building (PUB)	Rs. per month or part thereof	60.00
2.	Water charges from occupants of Port Users' Building (PUB)	Percentage of Rent	5%
3.	Water charges fro lessees and tenants etc. other than at Sl.No.1	Rs. Per metric tonne	40.00
4.	Charges for water supplied to consumers (for resale etc.) excluding the following: (i). Lessees and tenants, and (ii). Vessel for her own use	Rs. per metric tonne	110.00

**NOTES:**

- (1). The rate of water charges mentioned under section 2 above, shall be increased by 10 percent with effect from 1<sup>st</sup> April 1998 and every two year thereafter.

**9.3. ELECTRICITY CHARGES:**

Sl. No.	Item	Rate
1.	Electrical energy consumed by the occupants of (i). Port Users Building  (ii). Container Freight Station  (iii). Township premises including Residential Quarters, Shopping Centre, Canteen, Departmental Stores, etc.  (iv). Premises in Administration Building  (v). Old Buildings within the Port.  (vi). Any other lessees and tenants.	As per the prevailing scale of Maharashtra State Electricity Board applicable to the appropriate class of consumer category (such as domestic, non-domestic, high tension etc.) plus 5 percent of the total Electricity Bill amount as overheads.

**NOTES:**

- (1). The above rates mentioned in Section III shall not apply to JNPT employees and CISF employees.

**9.4. RATES FOR ALLOTMENT OF OPEN SPACE TO THE PAPs IN THE HAWKERS' ZONE IN THE JNPT PREMISES:****(A). UPFRONT LEASE PREMIUM PAYMENT:**

- (a). Rs.15,000/- for a plot of 4.5 sq. mtrs.  
(b). Rs.32,500/- for a plot of 10 sq. mtrs.

**(B). ANNUAL LEASE RENT**

Rs.1/- per sq. mtr. per annum subject to a 30% escalation in the rent after every five years.